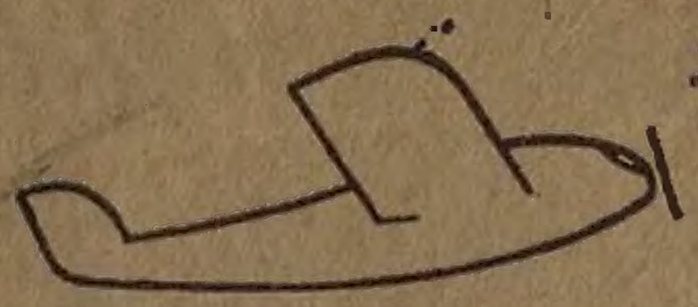


Н. П. ПОЛЕТИКА

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ВАЖНЕЙШИХ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

9
251
289

СОЦЭКГИЗ · 1936

Н. П. ПОЛЕТИКА

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ ВАЖНЕЙШИХ КАПИТАЛИСТИЧЕСКИХ СТРАН

ОЧЕРКИ ЭКОНОМИКИ
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
АНГЛИИ, ФРАНЦИИ,
ГЕРМАНИИ И США

ГОСУДАРСТВЕННОЕ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва ★ 1936

385
П 49 Доб. 629.

Книга посвящена экономике воздушного флота главнейших капиталистических стран (Англии, Франции, Германии и США).

В 1-м разделе книги рассматриваются общие черты развития капиталистического воздушного транспорта как непосредственного резерва военновоздушных сил и как орудия империалистической экспансии. Последующие разделы содержат большой материал о развитии воздушного транспорта как резерва военной авиации в отдельных капиталистических странах.

Редактор А. Вильшанский. *Технический редактор Л. Кошутина.*

Сдано в набор 19/VI 1935 г. Подписано к печати 14/I 36 г. Формат бумаги 62×94/16. Печ. л. 17 1/2. Зн. в печ. л. 48.000. ОГИЗ № 1507. Заказ № 589. Тираж 3.000 экз. Уполномоченный Главлита Б—13221

Цена книги 4 руб. 25 коп., переплет 1 руб.

17 ф-ка нац. книги ОГИЗ'а РСФСР треста «Полиграфкнига» Москва, Шлюзовая наб., д. № 10.

ОТ АВТОРА

Настоящая работа по экономике воздушного транспорта капиталистических государств посвящена анализу различных вариантов военноколониального типа развития воздушного транспорта в странах капитализма. Ограниченный размер книги заставил автора отказаться от включения в настоящую работу многих фактических данных, иллюстрирующих те или иные тезисы автора, что поневоле придало изложению несколько конспективный характер.

Одной из задач настоящей работы являлось выяснение того, в силу каких причин и в каких формах происходило в странах капитализма (Англии, Франции, Германии и США) развитие воздушного транспорта в качестве резерва военновоздушных сил. Наиболее характерные черты и закономерности этого процесса в эпоху воздушного грюндерства (1919—1929 гг.), изложенные вкратце в первой главе настоящего исследования, были доложены автором на заседаниях секции экономической географии I Всесоюзного географического съезда в Ленинграде в апреле 1933 г.[1]

В настоящем исследовании использована часть материалов из первой части курса, читавшегося автором в 1930—1935 гг. в Ленинградском институте инженеров гражданского воздушного флота, а именно: вопросы экономики и географии воздушного транспорта капиталистических государств. Вопросам экономики и географии гражданской авиации СССР, составляющим вторую часть этого курса, посвящается особая работа, подготавливаемая автором к печати.

Данные о транспортной работе отдельных воздушных линий приводятся лишь за 1933 г., так как эксплоатационные отчеты важнейших иностранных авиотранспортных компаний за 1934 г. будут опубликованы лишь в конце 1935 г.

В заключение автор считает приятным долгом выразить искреннюю благодарность сотрудникам иностранного отдела Главного управления гражданского воздушного флота и т. В. М. Вишневу, предоставившим автору возможность ознакомиться с некоторыми материалами о гражданской авиации капиталистических государств.

Автор

30 марта 1935 г.

---

[1] Труды I Всесоюзного географического съезда (11—18 апреля 1933 г.), изд. Государственного географического общества, Л. 1934, вып. IV, стр. 98—122.

I. ОБЩИЕ ЧЕРТЫ РАЗВИТИЯ КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Воздушные сообщения как одна из форм передвижения возникли в определенную историческую эпоху — в эпоху империализма.

Так как одной из основных закономерностей развития капиталистической техники является установленный Энгельсом закон, что всякое новое научное открытие и усовершенствование техники применяются в первую очередь для военных целей, то понятно, что развитие авиации в странах капитализма пошло по военному пути, причем развитие капиталистической авиации является одним из наиболее ярких выражений действия этого закона. Гражданская авиация, являясь по своей природе частью четвертой отрасли материального производства — транспорта, — в капиталистических странах развивается на самом деле в интересах военного ведомства как резерв военновоздушных сил и как средство укрепления политического господства в колониях.

Выяснению этой роли гражданской авиации в капиталистических странах и посвящена настоящая работа.

**
*

Полеты братьев Райт в 1903 г., перелет Блерио через Ламанш в 1909 г. показали, что найдены новые формы и новое средство передвижения, что еще одна оболочка земного шара — воздух — может быть производительно освоена в качестве «внешней среды» (Маркс), в которой может совершаться процесс перемещения. Однако в довоенную эпоху империализма воздушные сообщения имели весьма слабое развитие.

До войны 1914—1918 гг. регулярных воздушных сообщений, выполнявших транспортную работу, не существовало, и гражданская авиация в довоенные годы имела ярко выраженный учебно-спортивный характер. Тем не менее уже в предвоенные годы самолет стал орудием войны, элементом технического вооружения армий капиталистических государств.

Война 1914—1918 гг. дала дальнейший толчок развитию авиации. Технические усовершенствования самолета как средства передвижения для военных целей, рост техники воздушных сообщений (для тех же целей) как способа и формы передвижения

были форсированы военными требованиями 1914—1918 гг., в связи с которыми самолет и мотор выросли и окрепли в отношении технической конструкции, а техника и навыки воздушного передвижения неизмеримо усовершенствовались.

Из империалистической войны 1914—1918 гг. авиация вышла неизмеримо выросшей по сравнению с предвоенным периодом своего существования.

В послевоенные годы начинается применение самолетов (в первую очередь оставшихся праздными после окончания войны, «лишних» военных самолетов) для транспортной работы, что привело к возникновению гражданской авиации как особой отрасли транспорта в капиталистических странах. От перелета Блерио через Ламанш в 1909 г., перелета, наиболее ярко демонстрировавшего перед всем миром, что передвижение в воздухе стало совершившимся фактом, до гражданской авиации текущих дней, несущей более или менее регулярную транспортную службу на расстояниях в тысячи километров, — дистанция во времени не столь большого порядка, но за эти истекшие 2½ десятка лет самолет успел доказать свое право на существование, превратившись из слабого технически и несовершенного аппарата в точную и преодолевающую казавшиеся ранее непреодолимыми препятствия машину.

Из «спортивной игрушки» самолет стал средством передвижения, почти столь же обыденным, как автомобиль, океанский пароход или курьерский поезд. В империалистических странах Запада (США, Германии, Франции и Англии) выросла и стала видной отраслью производства авиопромышленность, начинающая постепенно переходить на серийное производство. Тысячи самолетов самых различных типов и самой различной мощности реют над земной поверхностью, покрывая расстояния в десятки тысяч километров.

Последний рекорд на дальность перелета (без посадки) составляет 12 411 *км* в течение 75 часов (рекорд, установленный в СССР т. Громовым), на скорость — свыше 709 *км* в час, на длительность пребывания в воздухе — 653 часа, на высоту — около 14,6 *км*. Перелеты через Атлантический океан не вызывают уже сенсации среди репортеров, уделяющих им по нескольку строк в мелкой хронике бульварных газет.

Капиталистический воздушный транспорт имеет совершенно специфические черты и выполняет такие социальные функции, которым нет места в условиях социалистического строительства. В свою очередь социалистический воздушный транспорт характеризуется задачами и закономерностями, принципиально отличными от задач и закономерностей капиталистического воздушного транспорта. Так например, если в условиях империализма воздушный транспорт прежде всего и больше всего стал могучим орудием войны и колониального угнетения, то в социалистической системе хозяйства — в СССР — воздушный транспорт стал мощным орудием ускорения темпов социалистического строительства.

Воздушный транспорт как часть капиталистического транспорта

Подобно железнодорожному, автомобильному и водному транспорту, воздушный транспорт осуществляет перемещение грузов и пассажиров в пространстве. В этом перемещении грузов и пассажиров и заключается работа воздушного транспорта, принимающая все большие и большие размеры, поскольку воздушный транспорт все более и более внедряется в общественный процесс производства.

Маркс [1] указывал, что в условиях капитализма «кроме добывающей промышленности, земледелия и обрабатывающей промышленности существует еще четвертая область материального производства... транспортная промышленность, — все равно, перевозит ли она людей или товары» [2].

В условиях капитализма «с одной стороны, транспортная промышленность представляет самостоятельную отрасль производства, а потому и особую сферу приложения производительного капитала. Но, с другой стороны, она отличается тем, что представляется продолжением производственного процесса в процессе обращения и *для* процесса обращения» [3].

Если транспорт является «четвертой отраслью материального производства», то очевидно, что здесь процессом производства является процесс перемещения, причем продукт производства здесь совпадает с самим процессом производства.

Эта продукция транспорта — перемещение в пространстве — является особой сферой материального производства, ибо «продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение» [4].

Само собой разумеется, что продукция транспорта, иначе говоря, материальный результат его работы—перемещение, — может выявляться в различных формах. Маркс различает следующие формы перемещения [5]: «Во всяком производственном процессе большую роль играет перемещение предмета труда и необходимые для того средства труда и рабочие силы, — хлопок, например, передвигается из кардировочной мастерской в прядильню, уголь подымается из шахты на поверхность. То же явление, но в большем масштабе, повторяется при переходе готового продукта как готового товара из одного самостоятельного места производства в другое, пространственно отдаленное от него. За транспортировкой продуктов из одного места производства в другое следует транспортировка готовых продуктов из сферы

---

[1] *Маркс*, Теории прибавочной стоимости, т. I, Соцэкгиз, 1931, изд. 3-е, стр. 273.

[2] Необходимо отличать воздушный транспорт от авиопромышленности, которая занята производством самолетов, моторов, материальных элементов земного оборудования и частей к ним и которая, являясь по существу отраслью промышленности, управляется теми закономерностями, которые свойственны промышленности, а не транспорту.

[3] *Маркс*, Капитал, т. II, Гиз, 1927, изд. 3-е, стр. 96 (в дальнейшем изложении все выдержки из «Капитала» даны по этому изданию). Курсив К. Маркса.

[4] Там же, стр. 95.

[5] Там же, стр. 94—95.

производства в сферу потребления. Продукт только тогда готов к потреблению, когда он закончит это передвижение».

Как самостоятельная отрасль производства транспорт связан с развитием других отраслей производства, обусловливается ими и обусловливает их, подчиняясь законам развития общественного производства, так как в качестве самостоятельной отрасли производства транспорт является продолжением процесса промышленного и сельскохозяйственного производства.

Являясь одним из видов транспорта и выполняя общую для всех видов транспорта работу, подчиняясь тем же закономерностям, каким подчиняются железнодорожный, автомобильный и водный транспорт, воздушный транспорт все же характеризуется рядом специфических черт, существенно отличающих его по развитию и работе от других видов капиталистического транспорта.

Мы указали уже, что воздушные сообщения как одна из форм или способов перемещения в пространстве возникли в определенную конкретно историческую эпоху — эпоху империализма. Первыми датами успешного применения самолета как средства передвижения в воздухе следует несомненно считать полеты братьев Райт в 1903 г. и Блерио в 1909 г. Но превращение авиации в воздушный транспорт, в особую отрасль транспорта, произошло позже, а именно после империалистической войны 1914—1918 гг.

Своеобразие возникновения и развития воздушного транспорта заключается в том, что производственные отношения империализма в эпоху общего кризиса сразу же поставили узкие границы развитию капиталистического воздушного транспорта. В странах капитализма воздушный транспорт, хотя и опередивший по времени своего возникновения воздушный транспорт СССР, никогда не сможет дойти до таких пределов развития и достичь такой эффективности своего использования в процессе общественного производства, какие предстоит достигнуть воздушному транспорту в СССР.

Противоречия развития воздушного транспорта в капиталистических странах можно проследить в отношении техники, организации работы и размещения воздушного транспорта.

Техника воздушного транспорта в странах монополистического капитализма

Возникнув в эпоху империализма, когда в систему мирового капиталистического хозяйства были в процессе раздела земли «по силе» между империалистическими государствами вовлечены самые отдаленные уголки земного шара, самолет как средство передвижения в своей технической конструкции должен был отразить и отразил «производственный заказ» эпохи, нуждавшейся в таком средстве передвижения, которое могло бы ускорить преодоление пространства во времени, сократить например путь из Англии в Индию во времени с 3 недель до 3—4 дней.

Отсюда первая техническая особенность самолета как средства передвижения—его скорость. Даже в данный момент, когда авиа-

ционная техника еще в достаточной степени несовершенна по сравнению с тем, чем она может стать в будущем, самолет является гораздо более скоростным средством передвижения, чем океанский пароход, поезд или автомобиль. Если средняя рейсовая скорость современного самолета достигает 350—400 *км* в час, то средняя скорость курьерского поезда составляет 90 *км*, океанского парохода —40 *км*, автомобиля (не гоночного) — 60—80 *км* в час. Какую выгоду дает самолет в ускорении общественного процесса производства и воспроизводства в смысле преодоления территориального момента, можно судить по следующим данным, относящимся к периоду 1930—1931 гг., когда средняя скорость самолета была почти в 2 раза меньше нынешней (1934—1935 гг.):

В бездорожных районах

Линия	Длина пути	Затрата времени на путешествия		Выигрыш времени
		земным путем	воздушным путем	
Хартум — Сольсбери (отрезок трансафриканской магистрали Каир — Кептаун)	2 995 миль	Около 60 суток	4 суток	56 суток
Перт — Дерби (Австралия)	1 457 »	13 суток на пароходе 30—35 суток на суше	$2^1/_2$ »	От $10^1/_2$ до 32 суток
Алжир — Катанга . .	около 3 000 *км*	25 дней	7 дней	18 дней
Ном — Фербенкс (Аляска)	около 1 600 *км*	от 4 до 6 недель	5—6 час.	27—41 день

Сравнение с пароходным и железнодорожным сообщением

Линия	Длина пути	Затрата времени на путешествие	
		земным путем	воздушным путем
Лондон — Берлин . . .	625 миль	Ж. д. и пароход	21 час.	$6^3/_4$ час.
Лондон — Рим	1 186 »	» » »	35 »	12 »
Лондон — Калькутта . .	6 590 »	» » »	17 дней	3 дня 6 час.
Москва — Берлин . . .	1 800 »	Жел. дорога	40 час.	15 »
Нью-Йорк — Сан-Франциско	4 300 *км*	» »	105 »	26—32 »

Председатель Imperial Airays Джеддс в докладе 5 февраля 1931 г. в Кембриджском университете сделал любопытную оценку

выигрыша во времени, даваемого воздушным транспортом по сравнению с другими видами транспорта[1]:

Дорога	Длина (в милях)	Время путешествия в одном направлении			Пассажирский тариф в одном направлении		Выигрыш времени на 100 миль (в часах)	Доплата за 1 час выигрыша времени (в шиллингах и пенсах)
		воздушн. транспорт	наземный транспорт	выигрыш времени	воздушный (в ф. ст.)	наземный (в ф. ст.)		
Лондон — Дели	5 544	7 дней	17 дней	10 дней	133	86 1/2	4 1/2	3/10
Лондон — Кейптаун	7 944	11 »	17 »	6 »	125	70	3	1 1/6
Марсель — Бейрут	1 875	2 дня	7 »	5 »	65	42 1/2	6 1/4	3/9
Лондон — Москва	1 740	28 3/4 час.	60 час.	31 1/4 час.	23 3/4	20 3/4	2	2/10
Нью-Йорк — Сан-Франциско	2 600	2 дня	4 1/2 дня	2 1/2 дня	46 1/2	30	2 1/4	5/6
Лондон — Батавия	8 550	13 дней	30 дней	17 дней	235	98 1/2	4 3/4	6/8
Итого	28 253	36 дней	78 дней	42 дня	628 1/4	348 1/4	3 1/2 (в среднем)	5/7 (в среднем)

Согласно этим подсчетам, относящимся к 1930 г., воздушный транспорт сокращает время перевозки по сравнению с другими видами транспорта больше чем в 2 раза, беря доплату в 80% к тарифам железнодорожного и пароходного транспорта. Все эти подсчеты отнюдь не характеризуют себестоимости воздушной перевозки, так как коммерческие доходы воздушных компаний колеблются от 20 до 40% действительных издержек, но показывают лишь выигрыш времени, даваемый самолетом по сравнению с другими средствами транспорта. В 1934—1935 гг. этот выигрыш времени был еще больше, так как средняя скорость самолета в период 1930—1934 гг. благодаря улучшениям в конструкции и увеличению летных качеств выросла на 80—100%, достигнув к 1935 г. на ряде американских и европейских линий 350—400 *км* в час.

Между тем изучение скорости наземных видов транспорта по 30 маршрутам международных сообщений, произведенное транспортной комиссией Лиги наций, убедительно показало, что в 1932—1933 гг.:

1) на дистанциях, равных или несколько превышающих 700 *км*, только один железнодорожный маршрут Париж—Берлин дает скорость свыше 60 *км* в час;

---

[1] «Flight», 13/II 1931, p. 142.

2) на дистанциях от 700 до 1 050 *км* только 5 или 6 маршрутов дают скорость от 40 до 50 *км* в час;

3) на дистанциях от 1 100 до 2 000 *км* скорость падает, снижаясь до 30—40 *км* в час;

4) большинство международных маршрутов на дальние протяжения дает скорость от 13 до 26 *км* в час[1].

Не менее важной технической особенностью самолета как средства передвижения, особенностью, тесно связанной с задачей скорейшего преодоления пространства, является способность самолета передвигаться по кратчайшим расстояниям, что в значительной мере сокращает путь (а следовательно и время) следования самолета по сравнению с другими средствами транспорта — паровозом, пароходом, автомобилем. Известное ограничение здесь все же кладет экономическая трасса воздушной линии, под которой обычно понимают направление воздушной линии, обусловливаемое размещением производительных сил и ожидаемых грузовых потоков.

Экономическая трасса воздушных линий, как правило, не может пройти мимо крупнейших центров, важнейших портов, что вызывает отклонения от прямого маршрута пути между начальной и конечной точками воздушной линии. В пределах этой экономической трассы изыскиваются наиболее краткие, как и наиболее выгодные и легкие в техническом отношении варианты отдельных перегонов, составляющие техническую трассу линии.

Не приходится говорить о том, что на данном отрезке времени и на данном уровне воздушной техники свойства рельефа местности и метеорологические условия накладывают известные ограничения на выбор кратчайшего варианта технической трассы, заставляя трассу отклоняться в сторону. Тем не менее даже при этих условиях маршрут движения самолета все же окажется значительно короче, чем маршрут движения поезда или тем более парохода.

Это обстоятельство объясняется третьей и наиболее важной, пожалуй, особенностью самолета как одного из средств передвижения, именно способностью самолета передвигаться без устройства сплошного наземного пути[2]. Самолет, передвигаясь в оболочке, лежащей над сушей и над водами — в воздухе, обладает возможностью перемещаться в трех измерениях. Самолет гораздо меньше связан с земной поверхностью, чем железная дорога, автомобиль и даже пароход, потому что он касается поверхности земли лишь в нескольких точках, тогда как другие существующие виды транспорта не могут оторваться от земной поверхности — все равно сухопутной или водной — и потому на

---

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1935, март, стр. 119.

[2] Эта способность самолета свободно перемещаться в трех измерениях при организации воздушных линий существенно ограничивается; в целях достижения максимума безопасности на воздушных линиях создаются запасные аэродромы, маяки, метеослужбы, радиосвязь и т. д., образующие наземную трассу, от которой самолет не может отклониться и которая обеспечивает возможность безопасного приземления в любой точке пути.

данном отрезке времени и при данной технике транспортирования во многих отношениях связаны с рельефом местности, глубиной и очертаниями дна. С другой стороны, тот факт, что самолет касается земли лишь в нескольких точках своего пути, потенциально делает самолет, несмотря на большую скорость, более безопасным средством передвижения, чем другие средства транспорта. Наземные пути (железная дорога, автомобильный тракт) знают лишь одно измерение (длину), водные и морские пути — два (длину и ширину), воздушные пути — три измерения (длину, ширину, высоту). Свободно выбирая курс полета в длину, ширину и высоту, свободно маневрируя благодаря этому над землей в атмосфере, самолет гораздо менее боится катастроф, которые угрожают другим видам транспорта. Как ни странно это звучит, но самым опасным моментом полета является не подъем в воздух или движение в воздушной среде, а спуск на землю, ибо только в этот момент ощущается пока еще зависимость самолета от устройства земной поверхности.

Эта техническая особенность производственной работы самолета — ненужность устройства сплошного земного пути — весьма способствует сокращению трассы и облегчает для самолета возможность передвижения по кратчайшим расстояниям. Экономическим следствием этого является то обстоятельство, что самолет в силу своей способности перемещаться в трех измерениях не только является самым безопасным, самым совершенным, самым всеобщим, но и самым дешевым в отношении оборудования земной трассы средством транспорта. Благодаря ненужности устройства сплошного земного пути постройка воздушной линии в 1 000 *км* обходится в 50—100 раз дешевле постройки железной дороги такой же длины.

Эти особенности технической конструкции самолета как средства передвижения обусловили своеобразие техники воздушного транспортирования как особой формы и способа передвижения, отличающей авиацию от других видов транспорта — железнодорожного, водного, автомобильного.

Тенденция развития транспорта как средства и способа передвижения состоит в последовательном переходе от более тяжелых в смысле преодоления пространства «к бесконечно облегченным средствам сообщения» (Маркс). Исторический путь развития механического транспорта — это путь от колымаги и плота к современному самолету. Сейчас, в данный конкретно исторический момент, самолет представляется самым облегченным в смысле преодоления пространства средством сообщения, какое только нам известно.

Как наиболее облегченный способ и средство передвижения самолет является наиболее универсальным, наиболее свободным в выборе направления средством и способом сообщения, рационализирующим множественность и разнообразие существовавших до сих пор средств и способов сообщения.

Одним из важнейших орудий пространственного освоения земного шара человеком является транспорт. Из различных видов

транспорта — гужевого, железнодорожного, пароходного и автомобильного—воздушный транспорт как орудие преодоления пространства и способ рационализации транспортирования, как особая форма производственного процесса несомненно является наиболее совершенным и рациональным способом перемещения, ибо до появления самолета человечество не могло устранить технических различий в способах передвижения на суше и на воде, не могло слить две главных технических формы передвижения на поверхности земного шара — сухопутную и водную — в какую-то единую, общую форму передвижения.

Но рост производительных сил достиг такого уровня, когда третья оболочка земного шара — воздух—была производительно освоена человеком в качестве внешней среды, в которой может протекать процесс перемещения. В этом смысле воздушный транспорт является универсальной мирохозяйственной формой передвижения, синтезирующей и рационализирующей существующую до сих пор двойственность форм передвижения — сухопутную и водную.

Процесс развития капиталистического мирового хозяйства, в котором связаны друг с другом производственной связью отдаленнейшие уголки земного шара, потребовал такой действительно мировой универсальной и рациональной формы сообщения, как воздушный транспорт, — формы, снимающей различие между двумя основными формами земной поверхности — земной и водной.

Этот «производственный заказ» уже и сейчас отражен в технической конструкции самолета и в технике воздушных сообщений. По сравнению с другими видами транспорта авиация есть скоростный, максимально облегченный и универсальный в отношении формы способ передвижения. Его техническими особенностями, как было указано выше, являются:

1) осуществимость больших скоростей;

2) возможность передвижения по кратчайшим расстояниям и в трех измерениях;

3) ненужность устройства сплошного земного пути. Последнее свойство авиации в известном отношении является рационализацией способа производства в транспортной промышленности, как понимал ее (транспортную промышленность) Маркс.

Но характерные черты капиталистического способа производства в эпоху империализма обусловили не только технико-экономические особенности самолета как средства передвижения и воздушного транспорта как способа и формы передвижения, но и пределы развития воздушного транспорта. Производственные отношения эпохи империализма, в данном случае бешеная конкуренция более старых видов транспорта (железнодорожного, водного, автомобильного), стремящихся задушить или парализовать развитие нового и грозного конкурента, конкуренция воздушнотранспортных компаний между собой тормозят развитие воздушного транспорта и максимально эффективное его использование в общественном процессе производства капиталистичес-

ких стран. С другой стороны, превращение капиталистического воздушного транспорта в действительно мировое средство сообщения тормозится экономическими противоречиями и политической раздробленностью капиталистического мира. Капиталистическая система мирового хозяйства с ее запутанностью и многообразием политических и таможенных границ, искусственность и произвольность которых имеют уродливый характер, вражда и конкуренция капиталистических стран между собой парализующим образом воздействуют на возможность летать по кратчайшим расстояниям и в трех измерениях (10-километровый воздушный столб в высоту, 7-мильная (11,2 *км*) зона у морского побережья) и способствуют созданию ненужных точек для посадки с соответствующим земным оборудованием, что удорожает стоимость воздушных перевозок и усиливает анархичность развития воздушного транспорта.

Так например трасса «прямой» воздушной линии Берлин—Кенигсберг—Москва значительно отклоняется к северу от брахистоды, проходящей через эти центры, в силу отказа польского правительства допустить полеты германских и советских самолетов через территорию Польского (Данцигского) коридора, созданного Версальским мирным договором. Перелеты самолетов гражданской авиации через границы возможны лишь в определенных точках, называемых «воздушными воротами». Трассы воздушных линий отклоняются от прямой ввиду наличия многочисленных запретных зон для полета, которые устанавливаются административными и военными органами [1].

Создание единой воздушной сети в странах капитализма обречено на такую же неудачу, какую потерпела попытка создания единой железнодорожной сети, не говоря уже о том, что война или политический конфликт будут иметь неизбежным следствием прекращение международных воздушных перевозок.

Организация воздушного транспорта в капиталистических странах

В капиталистических странах, где «производится только то и постольку, что и поскольку можно производить с прибылью» [2], воздушный транспорт, для того чтобы существовать и развиваться, должен был принять ярко выраженные капиталистические черты. И действительно, капиталистический воздушный транспорт возник как орудие войны и в то же время как сфера приложения капитала, как средство ускорения процесса реализации прибавочной стоимости и превращения прибавочной стоимости в капитал и следовательно как средство обогащения капиталистов.

---

[1] Подробный перечень препятствий, мешающих нормальному функционированию воздушного транспорта, дан в статье *Plesman*, Les entraves à la navigation aérienne в «Revue Aéronautique Internationale», 1935, март.

[2] *Маркс*, Капитал, т. III, ч. 1, стр. 196.

Коль скоро выяснилось это значение воздушного транспорта, в авиостроительную и авиотранспортную промышленность были вложены огромные капиталы [1]. В США стоимость оборудования водного и морского транспорта (каналы, суда, доки, верфи), создававшегося в течение столетия, исчислялась к началу 1930 г. в 4,2 млрд. долл., в то время как капиталовложения в гражданскую авиацию США, выросшую в течение пяти лет, достигали 900 млн. долл. Трудно найти более яркую иллюстрацию ленинского закона неравномерности развития капитализма и по отдельным отраслям, и во времени, и по районам, чем развитие воздушного транспорта в США. Эти темпы вложений и роста основного капитала в воздушном транспорте сопровождались чудовищной концентрацией и централизацией капитала: из 1 400 авиастроительных и авиотранспортных компаний, имевшихся в США к концу 1926 г., в 1930 г. осталось, если не считать нескольких «диких» предприятий, всего 4, представлявших крупнейшие монополистические авиационные тресты, поглотившие и объединившие в конкурентной борьбе почти всю массу мелких компаний.

Эти монополистические авиационные тресты, появившиеся в результате процесса концентрации и централизации капитала, созданы финансовым капиталом (в США Морганом, Фордом, Рокфеллером, Гугенгеймом и др.) и являются своего рода итогом всех важнейших отраслей современного производства.

Правительства капиталистических стран всячески содействуют организации и росту монополии на воздушном транспорте.

Так например, когда в 1919—1921 гг. выяснилось, что на воздушной линии Лондон—Париж три английских воздушных компании ведут борьбу за перевозки не только против французских воздушных компаний, но и между собой, стараясь вытеснить друг друга с этой линии, английское правительство произвело сначала разграничение работы отдельных воздушных компаний по определенным линиям, а затем в 1923—1924 гг. слило четыре конкурировавших между собой английских воздушнотранспортных компании в один мощный авиационный трест Imperial Airways, который монопольно получал субсидии от правительства.

Во Франции правительство после неудачной попытки районирования воздушнотранспортной работы между отдельными компаниями произвело 1 сентября 1933 г. слияние всех воздушнотранспортных компаний в один крупный монополистический трест Air France.

В Германии правительство произвело в 1923 г. слияние пяти компаний воздушных сообщений в трест Deutsche Aerolloyd, что вызвало ожесточенную борьбу воздушнотранспортных предприятий фирмы Юнкерса с этим трестом в период 1923—1925 гг. После принудительного объединения правительством в 1925—

---

[1] Превращение воздушного транспорта в сферу приложения капитала произошло благодаря правительственным дотациям, о которых см. ниже.

1926 гг. воздушнотранспортных предприятий фирмы Юнкерса с компанией Deutsche Aerolloyd в монополистический концерн Deutsche Lufthansa, фактически принадлежащий правительству, фирма Юнкерса начала ожесточенную конкурентную борьбу с Deutsche Lufthansa при помощи тех своих воздушнотранспортных предприятий, которые в период 1921—1926 гг. были экспортированы за границу. Эта глухая борьба продолжалась шесть лет и в 1932 г. закончилась тем, что германское правительство, использовав финансовые затруднения фирмы Юнкерса, допустило ее банкротство, чтобы скупить все предприятия и подчинить фирму Юнкерса полностью своему контролю.

В Италии правительство произвело 28 октября 1934 г. слияние четырех воздушнотранспортных компаний — Servizi Aerei Portorose (Триест), Navigazione Aerea (Генуя), Aeroespresso Italiano (Рим) и Aerea Mediterranea (Рим) в трест L'Ala Littoria с общей воздушной сетью в 12 500 *км*. Благодаря слиянию оно выгадало 11 млн. лир на субсидиях [1].

В США правительство не допустило в 1929—1930 гг. конкурентной борьбы воздушнотранспортных компаний за организацию международных воздушных линий и содействовало созданию компании Pan American Airways, являющейся монополистическим органом воздушной экспансии США. В отношении воздушнотранспортных трестов, эксплоатирующих внутреннюю сеть воздушных сообщений, правительство в 1934 г. произвело попытку принудительного слияния их в один трест монополистического характера, закончившуюся однако неудачей.

Эти воздушнотранспортные капиталистические тресты глубоко монополистичны по своей организации. К тому же они обычно монопольно получают от правительства субсидии, являющиеся, как будет показано ниже, основным средством существования капиталистических воздушнотранспортных предприятий.

Наконец эта характеристика воздушного транспорта как специфического вида транспорта эпохи империализма будет в экономическом отношении неполна, если не указать на такую очень важную форму экспорта капитала, как экспорт авиопромышленных и авиотранспортных предприятий. В этом отношении Франция, Германия, Англия и США не отстают друг от друга. Воздушная сеть Польши, Румынии, Чехословакии и Югославии создана французскими авиотрестами при помощи образования «дочерних» авиостроительных и авиотранспортных компаний. Форд экспортировал одно из своих авиостроительных предприятий в Англию. Гражданская авиация в Австралии, Новой Зеландии, Канаде, африканских владениях Англии и т. д. является формой экспорта либо английского капитала, группирующегося вокруг английского авиационного треста Imperial Airways, либо американского.

Германия, развитие гражданской авиации которой было стес-

---

[1] «Giornale d'Italia», 28/XI 1934.

нено в период 1919—1925 гг. применением Антантой (в частности Францией) постановлений Версальского мирного договора, экспортировала часть своей авиопромышленности в Голландию, Швейцарию и США и создала несколько десятков авиотранспортных предприятий, обслуживавшихся германским летным персоналом, в странах Европы, Азии, Южной Америки.

Работа воздушного транспорта в странах монополистического капитализма

Базой развития воздушного транспорта и внедрения его в общественный процесс производства в послевоенную эпоху империализма явилось развитие авиостроительной промышленности в период войны 1914—1918 гг. Первые образцы самолетов, созданных братьями Райт, Блерио, Фарманом в довоенную эпоху, были образцами учебно-опытного типа, моментально приспособленными для военных нужд и введенными в армию и флот как элемент технического вооружения последних. Бурный рост авиопромышленности в странах-участницах войны 1914—1918 гг. и развитие техники самолето- и моторостроения создали базу для развития воздушного транспорта, который возник и создался прежде всего в этих же странах — Англии, Франции, Германии и США, авиостроительные фирмы которых, потеряв с прекращением войны богатый рынок военных заказов, в поисках новых рынков сбыта приступили к созданию гражданской авиации, в первую очередь воздушного транспорта как будущего потребителя своей самолето-моторной продукции. Отсюда не случайным является тот факт, что в трех из указанных выше стран первыми организаторами предприятий воздушного транспорта явились авиостроительные и моторостроительные фирмы: в Англии де Хавиланф, компания Моторы Даймлера, Хандлей-Пэдж, компания Инстона, во Франции Блерио, Бреге, Фарман, Латекоэр, в Германии Юнкерс, Фоккер; все эти авиостроительные и моторостроительные фирмы явились пионерами развития воздушного транспорта и создали первые компании воздушных сообщений в расчете, правда, не оправдавшемся впоследствии на практике, на огромный сбыт самолетов воздушному транспорту.

Таким образом возникновение воздушного транспорта в странах, явившихся пионерами в развитии воздушных сообщений, еще раз подтверждает указание Маркса, что развитие промышленности является базой и предпосылкой развития транспорта. Этому отнюдь не противоречит тот факт, что в некоторых странах капитализма развитие воздушного транспорта началось без собственной самолето-моторостроительной базы, на закупках самолето-моторного парка и прочей материальной части в странах с высокоразвитой авиопромышленностью — в Англии, Франции, Германии и США. В таких странах, как Япония, Польша, Чехословакия, Югославия, Румыния и т. д., возникновение воздушного транспорта предшествовало развитию собственной, «национальной» авиопромышленности и было основано на покупках за гра-

ницей, находясь в зависимости от последней. Однак в том и другом случае необходимо помнить, что гражданская авиация является крайне скромным потребителем продукции авиопромышленности, развивающейся и работающей главным образом для удовлетворения военных нужд, для экспорта военных самолетов за границу, для аэроклубов и т. д.

Самолето-моторный парк крупнейших американских и европейских воздушнотранспортных компаний, как показывает следующая таблица, весьма незначителен по численности.

Самолето-моторный парк крупнейших американских и европейских воздушных компаний [1]

Название компаний	Страны	Число самолетов		
		на 1/IX 1932 г.	на 1/I 1934 г.	
		у компаний	у компаний	Всего в стране гражданск.
Imperial Airways	Англия	32	34	939
Deutsche Lufthansa	Германия	145	178	695
Air France	Франция	220[2]	259	1 115
Американские компании	США	600[3]	544	9 800
Итальянские компании	Италия	77	82	563
KLM и KNLM	Голландия	38	—	—
SABENA	Бельгия	29	—	—

Так например в Англии весь самолето-моторный парк компании Imperial Airways, бывшей долгое время единственной авиотранспортной компанией Англии, состоял в 1932 г. всего из 32 самолетов. Общее число частных лиц, имевших самолеты, не превышало 250 чел., а производство составляло около 2 тыс. самолетов (при производственной мощности авиостроительных заводов около 25 тыс. — 30 тыс. самолетов в год).

В июле 1935 г. самолето-моторный парк английских компаний состоял из 166 машин, в том числе 42 у Imperial Airways, парк Deutsche Lufthansa — из 205 машин (из них 31—Junkers F. 13 и 28 Jn. 52), парк Air France — из 159 машин, парк воздушнотранспортных компаний США (на 1 января 1935 г.) — из 518 машин [4].

Развивая гражданскую авиацию как резерв военной, капиталистические страны были гораздо более заинтересованы в развитии авиопромышленности, чем в создании крупного самолето-

---

[1] Данные о самолето-моторном парке на 1 сентября 1932 г. см. «Airecraft Engineering», 1932, сентябрь; данные о самолето-моторном парке на 1 января 1934 г. см. «RTA Nachrichten», № 1, 1934.

[2] Данные о самолето-моторном парке Air France относятся к концу 1933 г.— см. «Journal de l'Aviation Française», 22/XI 1933.

[3] Данные о самолето-моторном парке американских авиотранспортных компаний относятся к началу 1933 г — см. «Aero Digest», 1933, март.

[4] «Flight» 15/VIII 1935, стр. 191; «Aéronautique» 1935, май.

моторного парка. Причинами этого являются быстрый моральный износ самолетов и замена существующих типов новыми конструкциями. Наоборот, создание мощной авиопромышленности, обеспечивая возможность массового производства самолетов, отвечало целям экономии, позволяя наладить массовый выпуск самолетов только в минуту необходимости.

В основном продукция самолетостроительных фирм шла на экспорт (в рекордный по экспорту 1929 г. из Англии было вывезено 525 самолетов и 1 148 моторов) либо для нужд военного ведомства (от $^2/_3$ до $^3/_4$ всей ежегодной продукции). В США, где развитие гражданской авиации носило в период 1925—1930 гг. совершенно спекулятивный характер, производство самолетов военных и гражданских распределялось следующим образом[1]:

Годы	Военные самолеты	Гражданские самолеты
1925	447	268
1926	532	604
1927	621	1 565
1928	1 219	3 542
1929	677	5 357
1930	747	1 937
1931	812	1 582

Как показывает эта таблица, в 1926 г. в связи с «авиационным бумом» 1926—1930 гг. производство гражданских самолетов впервые превысило производство военных и с тех пор резко преобладает над производством военных самолетов. В 1929 г. — рекордный по продукции авиопромышленных предприятий год — производство самолетов, гражданских и военных, выросло до 6 тыс. при производственной мощности американских самолетостроительных заводов в 20 тыс. самолетов в том же году. В 1933 г., по данным японских газет, производственная мощность американских авиостроительных заводов достигла 140 тыс. самолетов в год. В то же время в 1933 г., по данным департамента торговли, в США имелось 9 055 самолетов, из которых около 600 самолетов составляли действующий и запасный самолето-моторный парк авиотранспортных компаний, а остальные принадлежали различным предприятиям (летным школам, аэроклубам, торговым, промышленным и банковским фирмам) и частным лицам, пользовавшимся своими машинами для срочных перевозок (аэротакси), спорта и обучения летному делу[2].

Эти данные о развитии авиопромышленности в капиталистических странах позволяют сделать ряд выводов о тенденциях развития капиталистической авиопромышленности.

Во всех капиталистических странах авиопромышленность работает в первую очередь для удовлетворения военных нужд как отрасль военной промышленности, развиваемая главным образом в общей системе подготовки к войне и гонки вооружений, с учетом, что производство самолето-моторного парка, запасных ча-

---

[1] «Automotive Industries», 1932, декабрь.
[2] «Aéroplane», 6/IX 1933; «Aero Digest», 1933, март.

стей и материального оборудования потребуется во время войны в огромных масштабах.

Производство самолетов для так называемого частного потребителя имеет весьма незначительные размеры. По данным английского министерства авиации, на 31 декабря 1929 г. имелось самолетов, принадлежащих на правах частной собственности частным владельцам и используемых для личного употребления: в США — 540, в Англии — 214 (на 196 владельцев), в Германии—100, во Франции — 70, в Италии — 25.

Существенно наконец и то, что самолето-моторный парк авиотранспортных компаний весьма незначителен. По количеству закупаемых ежегодно самолетов и моторов авиотранспортные компании являются весьма скромными клиентами авиопромышленных предприятий.

Все эти моменты являются характерными чертами загнивания капиталистической авиопромышленности рассматриваемого нами периода (1919—1930 гг.), когда например широкое вложение капиталов в авиопромышленность в США (да и в других странах) базировалось на расчете, что в авиации можно будет повторить пример Форда, создавшего поточное производство в автопромышленности, и сделать самолет таким же массовым средством передвижения, как автомобиль (в США численность автомобильного парка достигла 26 млн. машин). Этот расчет по ряду причин оказался ошибочным.

Прежде всего поточное массовое производство автомашин и внедрение их в быт и в общественный процесс производства произошли лишь в США, где эпоха военного и послевоенного «просперити» создала спрос на все время удешевлявшийся благодаря массовому производству автомобиль. Этот спрос резко упал после начала экономического кризиса в США, в 1929 г., что вызвало резкое свертывание производства в американской автопромышленности. В странах же Европы автомобиль до сих пор является средством передвижения для весьма ограниченной, наиболее зажиточной верхушки населения и не имеет такого распространения, как в США.

Мировой экономический кризис капитализма, вызвавший огромный рост безработицы и обнищания широких слоев населения, резко ограничил число возможных покупателей самолета для собственных нужд и закрыл возможность широкого внедрения самолета в быт и общественный процесс производства.

Что касается воздушной техники, то она в настоящий момент, несмотря на огромные достижения последних лет, находится приблизительно на таком уровне своего развития по сравнению с тем, чем она может стать впоследствии, на каком находилась 100 лет назад стефенсоновская «Ракета» по сравнению с нынешними мощными паровозами. Современные самолеты и моторы в силу несовершенства своей конструкции отличаются пока еще краткосрочностью жизни и малой грузоподъемностью, что при высоких эксплоатационных расходах (в содержании самолета соотношение между «капитальными» и эксплоатационными рас-

ходами находится если не в обратной пропорции по сравнению с содержанием автомобиля, то во всяком случае эксплоатационные расходы составляют гораздо больший процент, чем для автомобиля) дает чрезвычайно высокую стоимость воздушной перевозки. Последнее обстоятельство в период 1925—1929 гг., несмотря на «просперити», сузило в США до минимальных пределов возможность массового производства самолетов. Это обстоятельство, а главное, обострение всех противоречий общего кризиса капитализма сделали неповторимым даже в годы до экономического кризиса «путь Форда» в авиопромышленности. Поэтому в высшей степени беспочвенными являются сейчас попытки некоторых капиталистических кругов и отражающих их интересы правительственных органов «стимулировать рынок», создать искусственным путем спрос на самолето-моторный парк и повторить в авиационной промышленности «путь Форда».

Департамент торговли в США в конце 1933 г. выдвинул план внедрения самолета в жизнь и быт «широких масс». Был разослан запрос 18 тыс. «выдающихся» граждан США о том, купят ли они самолеты для личных нужд и потребностей, если в результате стандартизации и массового производства стоимость самолета будет снижена до 500—1 000 долл. 5 тыс. ответили отрицательно, 3 тыс. ответили утвердительно с оговорками, т. е. условно, и 10 тыс. ответили утвердительно без всяких оговорок [1].

Таким образом как будто авиопромышленность США, мечтающая о «золотых днях» 1929 г., когда в порядке спекулятивного бума было произведено около 6 тыс. самолетов, находит долгожданного клиента и потребителя и притом в сравнительно массовых размерах. Но «путь Форда», о котором говорит анкета департамента торговли США, все же не может быть повторен в авиации, что кажется возможным на первый взгляд. Поставка 10 тыс. самолетов для 10 тыс. обывателей США скорее всего исчерпает рынок спроса, так как мобилизация действительно широких масс на покупку самолетов вследствие общего и экономического кризиса не может быть осуществлена сколько-нибудь эффективно, не говоря уже о том, что 10 тыс. утвердительных ответов далеко не гарантируют еще 10 тыс. реальных покупателей. Поэтому надежды американских авиопромышленников на все время расширяющийся и притом постоянный рынок сбыта можно считать лишь иллюзией и попыткой создать новый спекулятивный бум в авиации, хотя на работы по внедрению авиации в широкие массы американских обывателей департамент торговли отпустил 500 тыс. долл.

Гораздо более прямолинейной, хотя и более мелочной, чем в США, является тактика французского правительства, субсидирующего приобретение самолетов французскими обывателями за счет казны. Выдача субсидий здесь ограничена всего 50 лицами [2]. Это слишком малое количество, чтобы ставить вопрос о повто-

---

[1] «Aviation», 1934, январь.
[2] «Journal de l'Aviation Française», 23/VIII 1933; «Aéroplane», 16/VIII 1933.

рении «пути Форда» в ту эпоху, когда например крупнейший автомобильный завод Франции Ситроен, поставлявший сравнительно недорогие автомобили и во французских масштабах и условиях повторявший «путь Форда», фактически обанкротился и управляется в «конкурсном порядке».

Это же обстоятельство — высокая стоимость воздушной перевозки — привело к тому, что продукция авиотранспортных компаний — воздушное передвижение—оказалась не по карману массовому потребителю, и в капиталистических странах спрос на нее ограничивается платежеспособностью того потребителя, который согласен уплатить дороже за скорость. Капиталистический воздушный транспорт, поскольку речь идет о его «коммерческих доходах», живет в настоящее время «продажей скорости» тем потребителям, которые в состоянии заплатить за нее, число же последних по совершенно понятным причинам ограничено. В силу этого развитие воздушного транспорта в капиталистических странах характеризуется ярко выраженными процессами загнивания в не меньшей степени, чем развитие авиопромышленности. Загнивание воздушного транспорта выражается в первую очередь в хронической недогрузке воздушных аппаратов и в сравнительно малой интенсивности воздушного движения. Европейские и американские воздушные линии работали не с полной коммерческой загрузкой даже до экономического кризиса последних лет. В период 1925—1928 гг. воздушная сеть Германии, превышавшая по своей грузонапряженности воздушные линии других стран, была загружена не больше чем на 35—45%.

Необходимо отметить, что воздушный транспорт не смог перехватить от других видов транспорта перевозки пассажиров, грузов и даже почты. Так например, по данным Пирата, в 1930 г. из 1 285 *т* почты, ежегодно перевозимых морским путем из Франции в страны восточного побережья Южной Америки и обратно, только 32,4 *т*, т. е. 2,5%, шли по французской трансатлантической воздушной магистрали, компании Aeropostale. По линиям компании Pan American Airways, связывающим Северную Америку с Центральной и Южной, было перевезено 15,3% всех пассажиров I класса, перевезенных по тем же маршрутам морским путем. По голландской воздушной магистрали между Голландией и Голландской Индией было перевезено в 1931 г. всего 11 *т* почты, т. е. 14,5% всей почты, перевозимой по этому маршруту морским путем. По английской воздушной магистрали Лондон — Карачи в 1930 г. было перевезено 49,8 *т* почты из 3 175 *т*, перевезенных морскими путями, т. е. всего 1,6%. По трансконтинентальным воздушным линиям США в 1930 г. было перевезено 1,56% общего количества циркулирующей в этом направлении почты между 14 главными городами [1].

С началом экономического кризиса снижение тарифов в 1929—1931 гг. не смогло разрешить поставленной задачи — существен-

---

[1] *К. Пират*, Магистрали мирового воздушного транспорта (цитирую по рукописному переводу этой работы, имеющемуся в иностранном секторе ГУГВФ).

но увеличить приток пассажиров и грузов, и 1930—1932 гг. характеризуются в одних странах сравнительно замедленными темпами перевозок или в других — замерзанием перевозок на почти стабильном уровне.

Характерной чертой капиталистического воздушного транспорта за годы кризиса (1930—1932) является либо резкое замедление темпов роста воздушной сети (Англия), либо закрытие части воздушных линий на зимний сезон или на все время (Германия, Канада). Это обстоятельство особенно знаменательно тем, что факт возникновения воздушного транспорта как способа и средства передвижения является иллюстрацией ленинского закона неравномерности развития капитализма. Процесс капиталистического производства и воспроизводства, последовательно расширяющий общественное разделение труда, анархия производства и рынка, порождающая ненужные, нерациональные, излишние дальние, повторные и встречные перевозки, потребовали непропорционального росту производства роста средств транспорта. Изобретение самолета как нового средства передвижения явилось одним из выражений этой закономерности капитализма.

«Огосударствление» воздушного транспорта в странах капитализма

Прямым результатом недогрузки капиталистического воздушного транспорта и слабой интенсивности движения по воздушным линиям является дефицитность воздушного транспорта в капиталистических странах. Являясь в условиях капитализма капиталистическим предприятием, воздушная линия, как и всякое капиталистическое предприятие, имеет своей основной задачей и целью приносить прибыль, ибо, как указывает Маркс, норма прибыли — это та сила, которая приводит в движение капиталистическое производство. Принесение максимальной прибыли капиталисту или объединению капиталистов должно являться в условиях капитализма главной причиной и основанием существования этой линии. Но воздушный транспорт, как правило, пока дефицитен, и вряд ли можно будет насчитать в настоящее время более 4 или 5 воздушных линий, которые приносят прибыль своим владельцам. Логическим выводом из этой «невозможной» для капиталиста ситуации должно, казалось бы, явиться закрытие воздушных линий и самоликвидация капиталистических воздушно-транспортных компаний. Однако кажущееся на первый взгляд парадоксальным для капиталистического способа производства противоречие — существование воздушнотранспортных капиталистических предприятий, работающих «без прибыли» в условиях монополистического капитализма, — «снимается» тем, что правительства капиталистических стран кровно заинтересованы в существовании гражданской авиации и доплачивают владельцам воздушнотранспортных предприятий не только разницу между их коммерческими доходами за перевозки и действительными издержками, но и гарантируют определенную норму прибыли, для

того чтобы удержать капитал, вложенный в воздушный транспорт (а равно и в авиопромышленность) от переливания в другие, более прибыльные отрасли производства. Дело в том, что самолет является мощным орудием войны, что гражданские самолеты при самых незначительных переделках и в кратчайший срок (последний рекорд в этом отношении был поставлен японцами, в течение 53 минут превратившими гражданский самолет в военный) могут быть использованы для военных нужд.

«В гражданской авиации вы имеете ваши потенциальные бомбовозы», — так заявил 11 ноября 1932 г. в палате общин Болдуин депутатам, не осознавшим всей важности обладания высокоразвитой гражданской авиацией [1]. В странах капитализма гражданская авиация в настоящее время прежде всего является резервом военной, потому что авиационные заводы могут в любой момент почти без всяких затрат перейти от строительства гражданских самолетов к строительству военных, потому что в капиталистических странах «сеть воздушных линий определяет фактическую маневроспособность военных воздушных сил» (Зарзар), потому что пример войны 1914—1918 гг., к концу которой военно-воздушные силы воюющих государств исчислялись в десятках тысяч самолетов, показал, что ведение воздушной войны в большом масштабе требует не только огромных размеров самолето-моторного парка, но и летно-подъемного состава, который нужно обучить и вытренировать задолго до войны. Поэтому капиталистические страны не жалеют субсидий ни на развертывание авиационных заводов, ни на развитие и сохранение воздушных линий, ни на подготовку летно-подъемного состава гражданской авиации. Любопытным примером, характеризующим заботу капиталистических правительств о сохранении гражданской авиации как резерва военной, является пример Англии, где сначала правительство пыталось заставить гражданскую авиацию «летать сама собой» (Черчиль), т. е. без правительственных субсидий. В период 1920—1922 гг. капиталистические компании воздушных сообщений трижды угрозой закрытия своих воздушных линий (в 1921 г. Англия в течение месяца не имела воздушного транспорта) добились назначения, а затем, «войдя во вкус», увеличения субсидий от правительства.

В силу дефицитности эксплоатации воздушные линии в капиталистических странах существуют и работают лишь благодаря субсидиям правительств, что сделало последние фактическими хозяевами воздушнотранспортных предприятий.

Это «огосударствление» воздушного транспорта в капиталистических странах, не изменив его капиталистической сущности, наложило свой отпечаток и на технику, и на организацию, и на работу и на размещение воздушного транспорта.

В отношении техники самолета и мотора правительства капиталистических стран устанавливают известные технические стандарты конструкции самолета (потолок, скорость, грузоподъем-

---

[1] «Известия», 12/XI 1932, № 312.

ность, возможность взять на известный срок полета запас горючего, смазочного и т. д.) и мотора, допускающие возможность использования гражданских самолетов для военных целей. Особенно характерна в этом отношении воздушнотехническая политика Франции, где правительство выдает субсидию авиастроительным фирмам только под те самолеты, технические нормы которых соответствуют стандартам, установленным французским правительством. Так например спецификация французских коммерческих самолетов в отношении технических стандартов и норм, опубликованных в 1932 г., не оставляет никаких сомнений относительно военной целеустремленности в конструкции самолетов [1]. Французское правительство не жалеет расходов и средств на финансирование самолетостроительных фирм, но только до тех пор и постольку, пока и поскольку французские самолетостроительные фирмы конструируют самолеты, пригодные в первую очередь для военных, а не для мирных целей. Пример с фирмой Блерио, одного из пионеров и основоположников авиации, крайне показателен [2].

Несколько лет фирма Блерио вела работу по конструированию летающих лодок-самолетов, которые могли бы осуществить беспосадочные перелеты через Атлантический океан. Такого рода самолеты — летающие лодки—были существенно необходимы для организации трансатлантических перелетов между мысом Дакар (Африка) и мысом Наталь (Бразилия) по французской трансатлантической линии Тулуза — Буэнос-Айрес, и французское правительство истратило на работы по конструированию соответствующего типа гидросамолета несколько десятков миллионов франков. Но построенный фирмой Блерио гидросамолет — летающая лодка «Блерио-5190»,—на работы по конструированию которого французское правительство истратило свыше 15 млн. франков, оказался повидимому несоответствующим военным спецификациям, установленным для гражданских самолетов, и французское правительство прекратило субсидию фирме Блерио, равно как и дачу военных заказов. В результате Луи Блерио, сконструировавший около 200 типов самолетов, был принужден закрыть свой завод, который раньше имел около 3 тыс. рабочих и за все время своего существования выпустил около 10 тыс. самолетов.

Между прочим в последние годы одной из важнейших конструкторских проблем, поставленных правительствами капиталистических стран своим авиастроительным предприятиям, является проблема конструирования комплексного военного самолета, который мог бы выполнять в одно и то же время функции самолета-разведчика, истребителя и бомбардировщика. Характерная антитеза тому, что делается в СССР, где перед конструкторской мыслью назревает вопрос о создании комплексного гражданского самолета, который мог бы работать одновременно и в воздушном

---

[1] «Aéroplane», 24/II 1932.

[2] «Flight», 14/IX 1933 и 17/VIII 1933; «Les Ailes», 10/VIII 1933; «Aéroplane», 16/VIII 1933.

транспорте, и по аэрофотосъемке, и в сельском, и в лесохозяйственном производстве!

Конечно всякое техническое усовершенствование или изобретение в авиационном деле используется в капиталистических странах прежде всего для военных целей. Так например изобретение автожира (особой конструкции самолета, могущего совершать посадку и вылет на очень коротком пробеге по земле — до 30—40 *м* вместо 400—800 *м*, необходимых для обыкновенного аэроплана,—и варьировать скорость передвижения в воздухе до минимальной — почти до парения) было оценено в капиталистических странах в первую очередь в военном отношении. Коль скоро на практике были доказаны эти ценные свойства автожира, американская, английская и французская печать [1] стала широко пропагандировать автожир, который в военном отношении может явиться гораздо более эффективным и многогранным орудием войны, чем обыкновенный самолет.

Так например свойство автожира варьировать скорость почти до парения было оценено как возможность для автожира-разведчика путем «остановки» легче спастись от погони самолетов-истребителей по сравнению с обыкновенным самолетом, так как автожир-разведчик может, остановившись в воздухе, пропустить преследующие его самолеты-истребители, держащиеся в воздухе прежде всего в силу скорости, и даже стать автожиром-истребителем и согласно военно-воздушной тактике атаковать их сзади, стреляя «под хвост». Точно так же автожир, по отзывам иностранной печати, может оказаться куда более эффективным бомардировщиком, чем обыкновенный самолет, ибо, остановившись в воздухе, он может производить бомбардировку с гораздо большей точностью попадания. Даже в таком деликатном деле, как заброска шпионов на неприятельскую территорию, автожир может оказаться гораздо полезнее обыкновенного самолета, так как, не нуждаясь в большом пробеге и следовательно в аэродроме соответствующих размеров, может приземлиться почти в любой точке земной поверхности, т. е. там, где посадка обыкновенного самолета для высадки или приемки шпионов должна была бы сопровождаться аварией.

Итальянское правительство, не жалея средств, усиленно ведет опыты с использованием беспилотного самолета, управляемого волнами Герца [2].

Все эти примеры достаточно ясно показывают, куда, в каком направлении и как именно правительства капиталистических стран воздействуют на воздушную технику и чего они добиваются от авиоконструкторской мысли.

В отношении организационной структуры воздушного транспорта воздействие правительств капиталистических стран проявляется еще определеннее. Правительства капиталистических стран

---

[1] «U. S. Air Services», 1932, октябрь; «Rivista Aeronautica», 1933, январь, стр. 103—105; «Aviation», 1932, ноябрь; «Flight», 27/X 1932.

[2] «Journal de l'Aviation Française», 29/XI 1932.

помимо принудительного слияния воздушных компаний в монополистические тресты назначают своих делегатов в правления частнокапиталистических воздушных компаний, где обычно эти делегаты играют руководящую роль (Англия, Франция, Германия), организуют инспекцию над деятельностью воздушнотранспортных компаний (Англия, Франция, Германия) и т. д.

В отношении работы воздушного транспорта необходимо отметить, что правительства капиталистических стран регулируют график движения по воздушным линиям (Англия, Франция), определяют районы деятельности отдельных воздушнотранспортных компаний (Англия, Франция, США, Италия), устанавливают цену перевозки (США, Англия, Франция, Германия), бронируют за собой известную квоту в полезной грузоподъемности самолета и т. д. Мало того, вследствие вмешательства правительств капиталистических стран в деятельность воздушнотранспортных компаний работа последних приняла, как будет показано ниже, ярко выраженный военно-колониальный и полицейский характер.

Размещение воздушного транспорта в странах империализма

Географическое размещение капиталистического транспорта как четвертой отрасли материального производства подчиняется, подобно другим отраслям материального производства, закону неравномерного развития капитализма.

Каждый кусок поверхности земного шара является особым транспортным районом, транспортное своеобразие которого создается своеобразной в каждом конкретном случае комбинацией различных видов транспорта, работающих на данном участке земной поверхности. Эта комбинация обусловливает качественную характеристику данного транспортного района.

С количественной стороны эти транспортные районы различаются по густоте транспортной сети и по густоте транспортного движения.

Характерные черты работы капиталистического транспорта: высокая средняя дальность пробега грузов, обусловленная пространственным расширением капиталистического производства до пределов земного шара и неравномерным размещением центров производства по территории, направление грузовых потоков в промышленные, в частности городские, центры, сезонность перевозок, неравномерное распределение перевозок по маршрутам, их повторность и встречность как следствие анархии в сфере производства и обращения. Своеобразие этого размещения центров производства и движения грузопотоков находит свое отражение и в размещении воздушного транспорта, определяя в известной степени экономическую трассу воздушных линий.

В самом деле, всякая воздушная линия в капиталистических странах, как уже было указано выше, имеет задачей извлечение прибыли и должна создаваться там, где можно получить возможно бо́льшие прибыли. В связи с этим буржуазные теоретики воздушного транспорта указывают, что воздушные линии, как пра-

вило, должны быть организованы либо между наиболее крупными центрами производства и населения (например линии Париж — Лион — Марсель, Берлин — Гамбург, Лондон — Манчестер), которые могут дать достаточно крупные по объему воздушнотранспортные потоки, либо в районах почти полного бездорожья, где отсутствие других видов транспорта кроме воздушного позволяет драть с клиента произвольную цену за перевозку по воздуху (английские воздушные линии в Новой Гвинее, деятельность германской компании Скадта в Колумбии). Размещение воздушных линий в капиталистических странах во многих случаях носит именно такой характер, но отнюдь не всегда в силу тех соображений, которые выдвигают буржуазные теоретики воздушного транспорта.

«Огосударствление» воздушного транспорта привело к тому, что правительства капиталистических стран сами устанавливают, какие воздушные линии и где необходимо субсидировать, в силу чего в капиталистических странах в данное время имеются только те линии, существование которых правительство, давшее субсидию, считает в силу тех или иных мотивов целесообразным. А так как линии, живущие на субсидии правительства, составляют огромное большинство, то понятно, что направления трасс воздушных линий определяются не столько размещением производительных сил или соображениями «коммерческой доходности», которая пока не существует для капиталистического воздушного транспорта, сколько директивой правительства, заинтересованного по тем или иным причинам в существовании той или иной воздушной линии. Анализ размещения линий внутренней и внешней воздушной сети капиталистических государств позволит весьма наглядно объяснить действительные закономерности и своеобразие их размещения.

Что касается линий внутренней воздушной сети, то им в своей работе приходится выдерживать конкуренцию с другими видами транспорта. Так как себестоимость перевозки по воздуху по сравнению с себестоимостью перевозки другими видами транспорта в силу различных причин исключительно высока, то установление воздушных тарифов по себестоимости плюс прибыль сделало бы воздушный транспорт капиталистических стран на данном историческом отрезке времени не по карману для огромного большинства его нынешних клиентов. Всякое же снижение тарифов ниже себестоимости перевозки делает воздушный транспорт убыточным предприятием т. е. «не имеющим права на существование» в условиях капиталистических стран.

На выручку капиталистам-хозяевам воздушнотранспортных предприятий приходит правительственная субсидия, обеспечивающая не только покрытие разницы между тарифом и фактической себестоимостью перевозки, но и некоторую прибыль. Уже одно это обстоятельство показывает, что современная воздушная сеть капиталистических государств, поскольку речь идет о внутренних воздушных линиях, связывающих крупнейшие центры производства и населения внутри одной страны, «размещается»

и существует лишь милостью правительства, дающего субсидию. Так например внутренняя воздушная сеть Lufthansa в период 1930—1932 гг. резко сократилась, потому что германское правительство и города, субсидировавшие Lufthansa, под ударами экономического кризиса значительно уменьшили свои субсидии, что привело к закрытию наименее загруженных воздушных линий, к каким в условиях капитализма принадлежит большинство внутренних линий. В 1931/32 г. по тем же причинам была свернута в значительной степени и внутренняя воздушная сеть Канады, отсрочено строительство некоторых внутренних воздушных линий в США и английских имперских магистралей. Можно без особого преувеличения сказать, что все внутренние воздушные линии Англии, Франции, Германии, Италии и США существуют в настоящее время лишь постольку, поскольку правительства оказывают им поддержку своими субсидиями. Причину этой заинтересованности капиталистических стран в сохранении явно убыточной внутренней воздушной сети приходится искать, как мы указывали, в том, что развитая сеть внутренних воздушных сообщений «определяет фактическую маневреспособность военных воздушных сил» (Зарзар).

Так например подозрительная густота внутригерманской воздушной сети у франко-бельгийской границы является ясным доказательством стратегического характера этих внутренних линий.

Размещение внутренних воздушных линий объясняется отнюдь не соображениями коммерческой доходности, на что упирают буржуазные теоретики воздушного транспорта, а соображениями военного характера, которые побуждают правительства капиталистических стран сохранять и даже развивать внутреннюю воздушную сеть, несмотря на ее убыточность.

Что касается линий внешней воздушной сети, иначе говоря, международных воздушных линий, связывающих важнейшие центры двух и более стран, то размещение их также объясняется отнюдь не соображениями чисто коммерческой доходности, ибо эти воздушные линии так же дефицитны, как и внутренние, а причинами, которые указаны выше.

Размещение международных воздушных линий объясняется тем, что всякая воздушная линия в руках империалистов является таким же орудием империалистической экспансии, какими являются железные дороги, каналы, океанские пути и «интернационализированные» реки (Дунай, Рейн и др.). Воздушная экспансия крупнейших империалистических государств в более мелкие европейские страны носит именно такой характер, обычно связанный и с военными задачами. В связи с этим необходимо подчеркнуть еще один любопытный момент. В некоторых капиталистических странах, как например Англии, где воздушнотранспортные компании в первые годы после войны пытались работать на чисто коммерческих началах, так как английское правительство отказало им в субсидиях, конкурентная борьба привела к тому, что по трассе Лондон — Париж были организованы рейсы трех английских воздушных компаний, вступивших в междо-

усобную борьбу друг с другом. С переходом этих компаний на государственное субсидирование английское правительство районировало работу этих воздушных компаний, закрепив за каждой из них монополию на эксплоатацию определенных воздушных маршрутов. Так, в 1922 г. линия Лондон — Париж была закреплена за компанией Handley-Page, линия Лондон — Брюссель — Кельн — за компанией Inston Air Lines, линия Лондон — Амстердам — Берлин — за компанией Daimler Airways.

Тот же самый процесс можно проследить и в развитии воздушного транспорта во Франции, где правительство в 1929 г. закрепило за каждой компанией определенную зону работы и строительства воздушных линий, создав «континентальную», «восточную» и «западную» воздушные сети.

Таким образом конкурентная борьба английских компаний между собой, обусловившая определенную специфику в размещении английских воздушных линий (скопление нескольких воздушных линий вдоль одной трассы), превратилась в конкурентную борьбу английской воздушной монополии с воздушными монополиями других государств—Франции, Германии, — что изменило и размещение международных воздушных линий; теперь вдоль трассы, связывающей центры нескольких государств, размещаются линии, принадлежащие воздушным компаниям этих государств, так как в силу принципа взаимности разрешение на регулярные полеты над своей территорией дается в обмен на такое же право полета над чужой территорией. Так например по трассе Лондон—Париж организованы английская и французская воздушные линии, ведущие борьбу друг с другом в форме демпинга воздушно-транспортной продукции (снижение тарифов воздушной перевозки) при помощи субсидий своих правительств. Таким образом конкуренция в воздухе внутри отдельных стран превращается в международную, что влечет за собой еще большее обострение международных противоречий и приближает опасность новой вооруженной схватки.

Отличительной чертой воздушнотранспортного строительства в некоторых капиталистических странах (Англия, Франция) является поэтому [1] сравнительная недоразвитость внутренней воздушной сети, обусловливаемая тем обстоятельством, что капиталистические страны субсидируют только те внутренние воздушные линии, которые имеют военное значение. Относительная недоразвитость воздушной сети Европы в 1919—1932 гг. объясняется конкурентной борьбой национальных воздушных монополий, обилием политических и экономических границ в Европе, препятствующих широкому развитию международных воздушных маршрутов в силу экономических и политических противоречий между странами капиталистической системы. Капиталистические страны отказывались в период 1919—1932 гг. субсидировать и сохранять те воздушные линии, которые не имеют военного зна-

---

[1] В период воздушного грюндерства до приближения капиталистического мира к новому туру революций и войн.

чения и не служат целям империалистической экспансии, предпочитая сберечь деньги и не тратить их на «непроизводительные расходы».

Естественным результатом этой империалистической политики в сфере воздушнотранспортного строительства явилось форсирование воздушных линий колониального характера, устанавливающих скоростную связь между империалистическими метрополиями и их колониями. Создание такой скоростной связи по воздуху для укрепления господства империалистических стран над колониями имеет, как мы покажем ниже, первостепенное значение. Колониальные интересы в строительстве воздушных линий играют столь важную роль, что колониальные воздушные линии в воздушной сети Англии, Франции и Голландии составляют от 60 до 90% всей воздушной сети указанных государств, в США — свыше 50%. В германской воздушной сети колониальные линии не развиты просто потому, что Германия Версальским мирным договором лишена всех колоний, хотя попытки германской воздушной экспансии можно отметить чуть ли не во всех частях света — и в Южной Америке (Скадта в Колумбии, Кондорсиндикат в Бразилии), и в Азии (в Иране, Китае), и в Африке (Южноафриканский союз), и в Европе. Любопытной особенностью размещения капиталистическими странами своих колониальных воздушных линий является стремление капиталистических государств захватить в свои руки монополию на организацию воздушных линий по определенным маршрутам и заблокировать выход на эти маршруты другим странам. Так, Франция при помощи ряда договоров и концессий пыталась добиться монопольного права на организацию воздушной линии между Европой, Африкой и Южной Америкой через Атлантический океан и заблокировать доступ на европейское и африканское побережья Атлантики воздушным компаниям других государств.

В итоге можно сказать, что поскольку правительство благодаря субсидиям является хозяином жизни или смерти той или иной воздушной линии, постольку в огромном большинстве случаев воздушные линии капиталистических государств являются либо военными, либо колониальными (связывающими столицы метрополий с колониями) линиями. Это своеобразие размещения воздушных линий является характерной чертой воздушного транспорта эпохи империализма.

Поэтому совершенно неверной и смазывающей закономерности размещения и империалистические задачи воздушного транспорта в странах капитализма является теория германских экономистов Блюма и Пирата, известная под названием «закона роста дальности расстояний». Согласно Блюму и Пирату, воздушные линии в зависимости от дальности протяжения распределяются по трем зонам [1]:

---

[1] «Взаимоотношения отдельных видов капиталистического транспорта». Сб. статей под ред. С. Бессонова, М. Гельфмана и А. Зайцева, М., Огиз, Гострансиздат. 1931, стр. 150—152.

К первой зоне принадлежат линии протяжением до 500 *км*, не могущие, по мнению Блюма и Пирата, быть рентабельными в силу краткости протяжения, так как на расстоянии до 500 *км* воздушные сообщения не дают якобы выигрыша по сравнению с железнодорожным транспортом. Линии первой зоны являются местными воздушными сообщениями и фактически составляют в Европе внутреннюю воздушную сеть отдельных государств.

Ко второй зоне принадлежат линии протяжением от 500 до 1 000 *км*. Они, согласно Блюму и Пирату, могут быть рентабельными, так как на расстояниях этой дальности уже сказывается превосходство аэротранспорта (выигрыш времени благодаря скорости) над другими видами транспорта, в частности над железнодорожным транспортом. Линии второй зоны составляют континентальную сеть воздушных сообщений и являются обычно в Европе международными линиями, связывающими две или несколько стран.

К третьей зоне принадлежат линии протяжением от 1 тыс. до 6 тыс. *км*, «устанавливающие связь между входящими во вторую зону «континентальными» сетями воздушных сообщений. Эта зона в будущем составит центр тяжести рентабельного аэротранспорта, экономичность которого будет возрастать по мере отвлечения его от первой зоны и привлечения его к третьей зоне», так как на таких расстояниях резко сказывается превосходство воздушных сообщений над другими видами транспорта благодаря выигрышу времени вследствие скорости. «Легче и скорее всего рентабельность воздушных сообщений может быть достигнута в третьей зоне», хотя достижение рентабельности представляется возможным и во второй зоне, а отчасти и в первой.

Таким образом, по Блюму и Пирату, «право на жизнь» имеют в первую очередь линии дальнего протяжения (свыше 500 *км*), так как рентабельность воздушных линий якобы зависит в первую очередь от их протяжения.

Эта «теория» размещения воздушных линий считается почти повсеместно признанной буржуазными теоретиками воздушного транспорта как последнее достижение буржуазной науки. На самом деле эта «теория» ставит своей задачей — замаскировать военно-колониальный характер размещения воздушных линий в странах капитализма.

Блюм и Пират решающим фактором для достижения рентабельности воздушной линии считают изобретенный ими «закон роста дальности расстояний», в силу которого рентабельность, дающая любому предприятию в условиях капитализма главный, а при отсутствии субсидий от государства и единственный патент на право существования, является функцией протяжения воздушной линии. Только та воздушная линия, утверждают они, может быть рентабельна и следовательно имеет право на существование, протяжение которой свыше 500—1 000 *км*.

Линии протяжением менее 500 *км* нерентабельны якобы по самой своей природе и следовательно не имеют права жить без соответствующих субсидий государства.

Такая постановка вопроса Блюмом и Пиратом является ярким доказательством того, что они стоят на позициях географизма, теории, ставящей общественный процесс производства в целом и отдельные отрасли материального производства — сельское хозяйство, горную и обрабатывающую промышленность и транспорт — в непосредственную зависимость от природных, т. е. физико-географических, условий. Блюм и Пират применяют к воздушному транспорту эту теорию географизма, наиболее полно и подробно разработанную известным германским географом Геттнером и имеющую самое широкое распространение среди буржуазных географов, так как изобретенный Блюмом и Пиратом пресловутый «закон роста дальности расстояний» является своеобразной отрыжкой географизма в применении к воздушному транспорту. Не входя в детальный разбор методологических положений теории географизма, можно указать, что эта теория представляет обычную «научную мистификацию» буржуазных ученых, изобретенную для того, чтобы объяснить капиталистический способ производства «вечными законами природы» и тем самым увековечить капитализм.

Фактическая картина работы современного капиталистического воздушного транспорта самым ярким образом опровергает существование «закона роста дальности расстояний». Современные воздушные линии капитализма и на короткие и на дальние расстояния все равно убыточны и существуют на субсидии правительства. Наоборот, можно даже указать такие примеры, которые доказывают, что воздушные линии на короткие расстояния рентабельны, а воздушные линии дальнего протяжения явно убыточны. Так например аэробусная линия Окленд—Сан-Франциско длиной в 8 *км* не только оказалась, несмотря на свое малое протяжение, бездефицитной, но и принесла немалый доход. Наоборот, французская воздушная линия Тулуза — Сант-Яго де Чили (компания Aeropostale) длиной свыше 13 тыс. *км*, несмотря на исключительную дальность своего протяжения, привела компанию Aeropostale к краху вследствие дефицита в 300 млн. фр., вызванного как расходами по эксплоатации, так и расходами по строительству этой аэромагистрали. Этих примеров достаточно, чтобы доказать несостоятельность утверждения Блюма и Пирата, что рентабельность капиталистических воздушных линий является функцией их протяжения. Отнюдь не протяжение воздушной линии обусловливает ее рентабельность, а совершенно другие причины, в числе их в первую очередь: 1) интенсивность движения или частота рейсов и 2) коэфициент «коммерческой загрузки» самолета. Если движение самолетов происходит один раз в неделю или в две недели, то, несмотря на полную коммерческую загрузку самолета платными грузами, почтой, пассажирами, воздушная линия окажется дефицитной, что и произошло с компанией Aeropostale, которой каждый рейс самолета по линии Тулуза — Сант-Яго де Чили приносил валовой доход в 150—200 тыс. фр. Но так как таких рейсов было всего по одному в 15 дней, то доходы от них не могли покрыть расходов компа-

нии Aeropostale по содержанию в исправности летной трассы, по содержанию большого количества обслуживающего линию персонала, по снабжению горючим, смазочным и т. д. С другой стороны, когда самолет, идущий в рейс, имеет коммерческую загрузку в размере 10—20% своей полезной грузоподъемности понятно, что даже высокая интенсивность движения не сможет оправдать расходов по эксплоатации линии. А между тем коммерческая загрузка самолетов германской воздушной сети, которая была наиболее загруженной по сравнению с воздушной сетью Англии, Франции, Италии и США, по данным французского эксперта Буше, в период 1929—1930 гг. не превышала 40% полезной грузоподъемности самолета.

Результатом воздействия каждого из этих моментов (малой интенсивности движения и малой коммерческой загрузки самолета), а иногда и обоих вместе, и является дефицитность воздушных линий в странах капитализма. Таким образом рентабельность воздушной линии объясняется в первую очередь производственными условиями работы этой линии, т. е. моментами социально-экономического порядка, что именно делает теорию Блюма и Пирата обычной «мистификацией» буржуазной науки.

Особо следует отметить утверждение Блюма и Пирата, что главное свое применение воздушный транспорт найдет «вне сферы конкуренции с железными дорогами», что «воздушному транспорту предстоит будущность именно в надводной сфере», т. е. что его роль будет заключаться главным образом в том, чтобы «дополнять морское судоходство» [1]. Это утверждение имеет своей целью доказать, что развитие воздушного транспорта не вызывает обострения конкуренции между различными видами капиталистического транспорта, а следовательно не усиливает анархичности и противоречивости всего капиталистического общества. Тезис о мирном сосуществовании различных видов транспорта без конкуренции представляет собой один из элементов апологетической теории «организованного капитализма».

Выдвигая неправильный тезис, что действие воздушного транспорта ограничивается только надводной сферой, Блюм и Пират, во-первых, отрицают этим конкуренцию между воздушным и железнодорожным транспортом и, во-вторых, представляют отношения между воздушным и морским транспортом как отношения мирного сосуществования, при которых первый «дополняет» работу второго.

Указанное утверждение Блюма и Пирата мы можем считать также тактическим маневром, имеющим целью усыпить подозрение магнатов железнодорожного капитала при помощи заявления, что воздушный транспорт неспособен по своей природе конкурировать с железнодорожным транспортом.

Действительная картина развития воздушного транспорта в капиталистических странах резко противоречит этому заявлению

---

[1] Сб. «Взаимоотношения отдельных видов капиталистического транспорта», М. 1931, Гострансиздат, стр. 148.

Блюма и Пирата. Если взять отношение длины воздушных линий, проложенных в «надводной сфере», к длине воздушных линий, проложенных в «надземной сфере», то окажется, что воздушные линии по суше резко преобладают по своему протяжению над воздушными линиями по воде. Воздушный транспорт в капиталистических странах конкурирует не только с речными и морскими маршрутами, а в первую очередь и с железнодорожными. Исходя именно из этого факта и следует расценивать приведенное выше заявление Блюма и Пирата.

В США и в Германии, где сеть внутренних воздушных линий наиболее развита по сравнению с другими капиталистическими странами, железнодорожные компании, которые в условиях обычной рыночной конкуренции легко могли бы раздавить воздушно-транспортные компании, но которые на данном историческом отрезке времени не могут этого сделать, так как воздушнотранспортные предприятия субсидируются правительством, вступили на путь компромиссного соглашения с воздушнотранспортными предприятиями. В Германии воздушный транспорт работает «координированно» с железнодорожным и водным, и графики движения по воздушным линиям согласованы с расписанием железнодорожного и водного (речного и морского) движения. В США железнодорожные компании не только согласовывают движение по своей сети с воздушным транспортом, но сами организуют воздушные маршруты, дополняющие расписание движения по железнодорожной сети воздушными сообщениями, дабы избежать конкуренции «диких» воздушнотранспортных компаний, что конечно обостряет конкурентную борьбу.

В 1934 г. примеру американских железнодорожных компаний последовали английские железнодорожные компании, организовавшие при помощи правительства воздушнотранспортную компанию Railway Air Service Ltd, субсидируемую правительством. К организации воздушных линий (повидимому в погоне за субсидиями) мало-помалу приступили и пароходные компании. В 1931—1932 гг. американская пароходная компания Грэс приняла участие в организации воздушных сообщений в районе Карибского моря, работающих координированно с пароходными рейсами компании Грэс. В 1934 г. французская пароходная фирма Chargers Reunis организовала воздушную линию вдоль западного побережья Африки в районе Гвинейского залива по маршруту Даккар — Котону — Пуант Нуар (Французская Экваториальная Африка). В 1935 г. английская пароходная фирма Elder Dempster Lines организует при содействии английского министерства авиации совместно с Imperial Airways филиальную воздушнотранспортную компанию Elder Colonial Airways для организации воздушных сообщений в английских колониях в Западной Африке (Нигерия, Золотой Берег, Сиерра-Леоне, Гамбия).

Конкурентная борьба воздушного транспорта с другими видами транспорта иногда приводит буржуазных теоретиков к попыткам примирить конкуренцию при помощи закрепления за отдельными видами транспорта особых категорий грузов. Пират

например заявляет, что «область рентабельного воздушного сообщения будет ограничена перевозками почты и высокоценных и легкопортящихся грузов на большие расстояния» [1]. Этим утверждением Пират пытается еще раз успокоить железнодорожных магнатов, не скрывающих опасений, что воздушный транспорт может отобрать от железнодорожного значительный процент пассажиров дальнего следования, подобно тому как в США автомобильный транспорт снял с железнодорожного солидную долю пассажиров, едущих на короткие дистанции. Однако реальная картина перевозок воздушного транспорта показывает, что в последние годы (1930—1935) в состав воздушнотранспортного грузооборота начали поступать грузы хотя и скоропортящиеся, но не слишком высокоценные (картофель, ягоды, цыплята и т. д.). С другой стороны, утверждение Пирата совершенно не применимо к воздушным линиям колониального характера. Как бы ни протестовали отдельные группы железнодорожных и пароходных магнатов против совпадения трассы воздушных линий с трассой железнодорожных и пароходных маршрутов, но интересы охраны этих маршрутов с воздуха берут верх даже над боязнью конкуренции в перевозках.

Наконец смысл «теории» Блюма и Пирата состоит в том, что она обосновывает необходимость строительства далеких воздушных линий, которые в первую очередь играют роль орудий войны и колониальной политики империалистических держав. Эта «теория» маскирует военный характер развития воздушного транспорта в странах капитализма.

**
*

Мы указали, что в условиях капиталистического способа производства воздушный транспорт, для того чтобы существовать и развиваться, должен был стать сферой приложения капитала, ибо в условиях капитала «норма прибыли»—это та сила, которая приводит в движение капиталистическое производство: «Производится только то и постольку, что и поскольку можно производить с прибылью» [2]. Являясь составной частью «четвертой отрасли материального производства», воздушнотранспортная промышленность, для того чтобы существовать и производить свою продукцию, должна была производить ее с прибылью для капиталиста. Точно так же мы указывали, какие огромные массы денег и какими бешеными темпами были брошены в воздушное строительство в США, где процесс капиталистического развития воздушного транспорта протекал в 1925—1930 гг. в наиболее «чистой» частнокапиталистической форме, вырождаясь во многих отношениях в спекуляцию. Но в других странах, как например в Англии, Франции и Германии, всеобщим для представителей капиталистического класса выражением чувств по отношеню к воз-

---

[1] Сб. «Взаимоотношения отдельных видов капиталистического транспорта», М., Гострансиздат, 1931, стр. 66.

[2] *Маркс*, Капитал, т. III, ч. 1, стр. 196.

душному транспорту явилось ожидание богатой и великой наживы, которую может дать развитие этого вида транспорта.

«Что не может быть оспариваемо, — писал в 1930 г. орган Сити «Financial News»[1] относительно путей развития воздушного транспорта, — это то, что открыто поле для предприимчивых и выгодных вложений капитала. Это поле еще в значительной мере не исследовано, организация тех воздушных коммерческих служб, которые существуют сейчас, еще находится в периоде младенчества. И все же здесь имеются возможности — они огромны... В недалеком будущем миру суждено быть оборудованным магистралями, подлетными путями и базами для аэротранспорта, и в организации этих служб и в поставке летного парка лежит поле для выгодной предприимчивости, сравнимой со строительством мировой железнодорожной сети».

В отношении авиопромышленности (производства самолетов, моторов), являющейся частью обрабатывающей промышленности, задача получения прибавочной стоимости и извлечения прибыли была сравнительно проста и ясна. Другое дело в отношении воздушнотранспортной промышленности, которая в данное время при нынешнем сравнительно низком уровне технического развития была обречена на дефицитность. Воздушный транспорт в капиталистических странах дефицитен, и воздушные линии, результаты эксплоатации которых оправдали бы себя в финансовом отношении, являются редчайшим исключением. И тем не менее даже в этих условиях воздушные линии являются источником обогащения для капиталистов благодаря субсидиям, которые получают воздушные компании от правительства.

В целях поощрения «разумной предприимчивости» правительства капиталистических стран оплачивают из казны, т. е. из средств, полученных от прямых и косвенных налогов с широких масс, не только убытки владельцев воздушных компаний, но и гарантируют последним определенную норму прибыли в размере от 6 до 12%.

По подсчетам Буше, в 1932—1933 гг. в большинстве стран правительственная субсидия составляла около 70% дохода воздушнотранспортных компаний, коммерческие доходы —30%. Только в Англии, Финляндии и Голландии коммерческие доходы немного превосходят субсидии, давая следующее отношение коммерческого дохода к субсидии:

Англия—1,8 : 1,
Финляндия—1,59 : 1,
Голландия—1,43 : 1.

Анализ коммерческих доходов компаний показывает, что доходы от перевозки пассажиров составляют 59% коммерческого

---

[1] Весной 1930 г. «Financial News» посвятила специальный номер вопросу о путях развития гражданской авиации в Англии. Важнейшие статьи этого номера были отпечатаны отдельной брошюрой «Britain's Place in the Air», Reprinted from the «Financial News», July, 1930, London, «Financial News Publ. Co». Ссылки даются по этой брошюре.

дохода компаний, от перевозки почты — 22%, от перевозки грузов — 19%.

В общем итоге, по подсчетам Буше, содержание гражданской авиации обходится налогоплательщикам капиталистических стран в 2 млрд. фр. ежегодно [1].

В 1933 г. общая сумма субсидий, по данным журнала «Aéroplane», относящимся к 23 странам, распределялась следующим образом [2]:

Страны	Воздушная сеть в милях	Налет в милях	Субсидии на гражданскую авиацию (ф. ст.)	Прямые субсидии воздушному транспорту (ф. ст.)
1. Великобритания (линии Imperial Airways)	15 187	2 638 000	694 047	578 000
2. Австралия (без Новой Гвинеи)	7 382	1 069 879	152 340	97 500
3. Южноафриканский союз (с юго-западной Африкой)	1 955	378 445	118 817	111 000
4. Канада	4 920	480 215	38 430	74 291а
5. Индия	2 166	190 646	91 986	—
6. Бельгия и Бельгийское Конго	3 032	763 090	117 180	57 143
7. Чехословакия	2 246	601 729	230 515	74 863
8. Дания	860	130 301	29 944	13 774б
9. Финляндия	991	139 056	89 215	87 232б
10. Франция (с южноамериканскими линиями)	21 450	5 986 011	1 684 033в	1 465 260
11. Германия	17 228	6 580 035	3 834 971	неизвестно б
12. Греция	460	229 964	58 001	43 453
13. Голландия	11 360	2 701 437	90 047	57 333
14. Голландская Индия	1 865	544 032	87 324	82 576
15. Италия	9 523	2 960 133	790 396	765 736
16. Япония	1 929	1 220 325	неизвестно	222 432
17. Польша	3 015	830 075	270 263	131 397
18. Румыния	1 102	151 543	37 055	5 408
19. Испания	572	323 113	205 424	136 796
20. Швеция	1 156	320 704	42 980	35 262
21. Швейцария	2 838	632 617	27 954	22 085
22. США	47 687	54 642 545	1 837 520	4 315 569 а
23. Югославия	996	139 053	30 356	27 115
Итого	159 920	83 652 951	10 458 798	8 402 223

а Компенсации по договорам с министерством почты.

б Кроме показанных в таблице субсидий от правительства имеются еще субсидии от городов.

в Показаны субсидии, данные гражданской авиации.

---

1 «Revue Aéronautique Internationale», 1935, март, стр. 119; «Journal of Royal Aeronautical Society», 1935, июнь, стр. 549; «Journée Industrielle», 2/V 1935.

2 «Aéroplane», 12/IX 1934.

По данным английской печати, США ежегодно тратят на гражданскую авиацию 6 153 000 ф. ст., Германия — 3 835 000 ф. ст. (не считая прямых субсидий на военное строительство), Франция — 3 142 000 ф. ст., Италия—1 556 000 ф. ст., Англия—1 157 000 ф. ст.[1]

Можно сказать, что убыточность воздушного транспорта не является убыточностью для капиталистов. В период воздушного грюндерства и бешеной спекуляции (американский воздушный «бум» 1927—1929 гг.) вложение капиталов в воздушный транспорт становится таким же процессом накопления, как вложение капиталов в железнодорожный, морской и речной транспорт, а в эпоху общего и экономического кризиса — даже самым верным помещением капитала в смысле гарантий определенного дивиденда.

Идеологи капитализма возлагают большие надежды на дальнейшее развитие воздушного транспорта как на фактор «оздоровления» капитализма и как на средство обирания и эксплоатации трудящихся масс.

«Мир стоит на грани новой эры в транспортировании... более ранние годы этой эры необходимо принадлежат к периоду строительства, эксперимента, когда закладываются линии мировой воздушной сети и строится наземное оборудование. Во время этого периода непосредственная выгода не является правильной целью. Это главным образом период накопления притязаний, вложения капитала с более или менее отдаленным возвратом. За ним последует период операций, когда получение прибыли (profit-earning) необходимо явится первым соображением» («Financial News»).

По мнению капиталистов, вложение капиталов в воздушный транспорт открывает возможность империалистическим странам «исправить» в свою пользу неравномерность развития капитализма и возвратить те командные позиции в капиталистическом мировом хозяйстве, которые они начали терять по тем или иным причинам. В этом отношении характерны надежды английского капитализма, возлагаемые на воздушный транспорт. «Для нашей страны, — писала в 1930 г. «Financial News», — является особо важным использовать эту возможность. Одним из признанных фактов нашего промышленного положения является невероятность того, что некоторые из наших исконных отраслей промышленности будут продолжать свое развитие хотя бы по темпу, сколько-нибудь напоминающему нынешний. В некоторых случаях, как например с хлопком, нам повидимому никогда не будет суждено завоевать обратно наш старый объем торговли. Поэтому мы должны открыть новые формы деятельности с большим насыщенным спросом, куда мы можем переключить капитал и труд, которые нельзя больше с выгодой использовать по старым каналам. Коммерческая авиация дает такую деятельность, и мы

---

[1] «Daily Express», 2/V 1935.

должны постараться использовать в полном объеме все даваемые ею преимущества».

Таким образом постройка воздушных линий с самого начала периода воздушного грюндерства явилась средством реализации прибавочной стоимости. С другой стороны, воздушный транспорт, являясь самым облегченным и скоростным способом передвижения, в огромной степени ускоряет темпы капиталистического производства и обращения. Согласно признанию «Financial News», «самым крупным фактором, диференцирующим экономическую жизнь развитых и отсталых стран, является разница в скорости. В первых странах скорость, переведенная на язык времени, есть деньги. Стоящие праздно или работающие медленно машины считаются непроизводительным капиталом (capital waste) и источником потерь. В последних странах отсутствие чувства экономичности времени — одно из самых упорных препятствий экономического прогресса. Но из всех экономических машин самой ценной является сам человек... и скорость, с которой он действует, является руководящим соображением в отношении производства материального богатства. Каждый народ, можно сказать, имеет свой собственный экономический темп, расчет времени, в котором он задумывает, выполняет и планирует свои операции. Во всякое время и во всякой стране тем, что больше всего другого определяет темп, является скорость перевозки, к которой народ приспособился.

В отсталых странах темп—это темп скорости телеги, везомой волами. Для большинства цивилизованного мира — это еще темп парохода и железной дороги. В недалекое время этот темп производительности будет дан темпом, который дает скорость воздушных путей. Какая огромная перемена будет создана им в манере думать, в планировании операций и следовательно в ведении дел, — трудно вообразить. Но одно можно утверждать с величайшей уверенностью: те лица и те страны, которые скорее и полнее всего приноровят свои методы торговли и производства к новому темпу, получат командное преимущество над теми, у кого нехватит ни воображения (imagination), ни храбрости на перемену.

В конечном счете национальный темп будет зависеть от того, в какой степени транспортирование по воздуху захватит народные массы. Это будет зависеть от обладания высокоразвитой системой воздушных сообщений... Воображение вряд ли сможет нарисовать те перемены в области мировой торговли, которые создаст к концу XX в. эта революция в транспорте».

Характерной иллюстрацией этого приспособления к более быстрым темпам капиталистического производства и обращения, создаваемого воздушным транспортом, является пример одного крупного чикагского банка, который после открытия воздушной линии Нью-Йорк — Чикаго начал посылать чеки, подлежащие оплате в Нью-Йорке, воздушной почтой, что позволило ему сберечь около 2 тыс. долл. экономии в месяц на выплате процентов, так как самолет прибывал в Нью-Йорк в день выписки чека и деньги

уплачивались на день раньше по сравнению с доставкой чеков железной дорогой [1].

Применение воздушного транспорта безгранично суживает во времени пределы земного шара, делает отдаленнейшие районы мирового рынка более близкими, более осязательными, более «под рукой», сокращая «период странствования товара с места производства до тех или иных рынков».

Можно сказать, что Америка и Индия благодаря воздушному транспорту становятся в 5—6 раз ближе к европейским промышленным странам, чем в эпоху железных дорог и пароходов. В такой же мере благодаря этому сокращению пространственного пробега грузов и пассажиров во времени имеет тенденцию сокращаться для мировой торговли и время оборота занятого в ней капитала, что значительно повышает его дееспособность, поскольку «дальнейшие сбережения в затратах постоянного капитала вытекают из сокращения времени обращения (причем существенным материальным моментом является развитие средств сообщения)» [2].

Необходимо отметить, что в этом процессе пространственного расширения капиталистической формы производства, осуществлявшемся при помощи применения все более и более усовершенствованных способов транспортирования, усовершенствование средств транспорта удлиняет абсолютный предел обращения ряда товаров, не выдерживавших до этого перевозки при помощи других видов транспорта. Благодаря этому расширению сферы капиталистического обращения для многих товаров, сфера обращения которых до применения воздушного транспорта была более сужена в пространственном отношении, бо́льшая, чем раньше, часть капитала может пребывать в товарной форме капитала. Но это противоречие может быть снято особенностью эксплоатации воздушных средств передвижения, которая содействует ускорению обращения капитала в его товарной форме. Хотя провозоспособность воздушного транспорта на текущем отрезке времени и на данном уровне техники еще очень ограничена, но тенденция развития воздушного транспорта проявляется в последовательном увеличении провозоспособности самолета. Из летающего велосипеда или мотоцикла, каким был самолет в эпоху братьев Райт, он становится постепенно летающим автобусом или трамваем. Коммерческая грузоподъемность и следовательно провозоспособность современных самолетов достигает 1½—12 *т*.

Приспособление планеров в качестве воздушных товарных вагонов, которые буксируются воздушным паровозом-самолетом, является дальнейшим шагом в смысле увеличения грузоподъемности и провозоспособности самолетного парка. В январе 1932 г. австрийский летчик Кронфельд пробуксировал из Вены в Штейнгауз (80 *км*) 8 мешков почты (около 2 тыс. писем и посылок) на планере, прицепленном к самолету [3].

---

[1] «IATA, Information Bulletin», 1927, № 8.
[2] *Маркс*, Капитал, т. III, ч. 1, Гиз, 1927, стр. 48.
[3] «Aeronautica», 1933, № 4, (апрель).

В течение 1933—1935 гг. в СССР состоялось немало полетов воздушных поездов (буксировка 2—5 планеров самолетом на расстояния в 2—3 тыс. *км*), явившихся мировыми рекордами и обозначивших новую веху в развитии социалистического воздушного транспорта.

Таким образом в техническом отношении приспособление самолета для буксировки планеров, т. е. увеличение грузоподъемности и провозоспособности летательного аппарата, стало уже решенной задачей, и теперь остается лишь усовершенствовать и развить подобного рода операции. Подобное использование самолета в качестве воздушного паровоза для буксировки воздушных товарных вагонов-планеров открывает новые перспективы использования авиации как орудия транспортного производства. Правда, по сравнению с более старыми видами транспорта — пароходным и железнодорожным — это увеличение провозоспособности и грузоподъемности в воздушном транспорте пока еще незначительно, но все же оно может оказать в ряде отношений воздействие на процесс производства.

Современные океанские пароходы, обладающие провозоспособностью в несколько десятков тысяч тонн, современные товарные поезда, везущие по 3—4 тыс. *т*, заставляют скопляться на пристанях и железнодорожных станциях огромные массы товаров, которые фактически выпадают на это время из товарооборота. Более точно выражаясь, мертвое время лежания этих масс товаров на складах пристаней и железнодорожных станций значительно удлиняет время обращения товаров и следовательно уменьшает скорость оборота капитала. По сравнению с перевозками по водным путям и железным дорогам воздушный транспорт дает возможность более срочных и быстрых отправок товара последовательными, пока сравнительно небольшими, партиями, возможность такого же последовательного поступления этих партий товара на рынок, возможность более быстрой переброски товаров из одного района в другой и их возвращения обратно. Благодаря такой организации перевозок и «благодаря такому распределению обратного притока на несколько последовательных периодов сокращается все время обращения, а потому сокращается и оборот» капитала[1].

Таким образом воздушный транспорт, являясь самым усовершенствованным, самым облегченным, самым скоростным видом транспорта, может перебросить в сравнительно короткий (по сравнению с пароходом и железной дорогой) срок последовательными и пока сравнительно мелкими партиями массы товаров на самые отдаленные рынки, значительно сокращая тем самым время пребывания капитала в товарной форме. В условиях капиталистического развития такая организация службы движения и перевозок, ускоряя темпы обращения, может лишь максимально обострить неравномерность развития капитализма и привести к самой оже-

---

[1] *Маркс*, Капитал, т. II, стр. 171.

сточенной борьбе за рынки и — через «продажу скорости» воздушных перевозок — ускорить оборот капитала.

Открытие новых средств и способов передвижения ведет в условиях капитализма обычно к новому перемещению и перераспределению центров производства и сбыта, к новой диференциации районов. Воздушному транспорту суждено в будущем продолжить то, что начали железные дороги и пароходы. Капиталистический воздушный транспорт может лишь способствовать дальнейшему развитию неравномерности размещения капиталистического производства, отрыву промышленности от сырьевых баз и сосредоточению ее в сравнительно небольшом количестве городских центров, углублению противоположности между городом и деревней — словом, дальнейшему нарастанию, углублению и обострению противоречий капитализма.

Мало того, само строительство воздушных линий в капиталистических странах проходит под знаком борьбы за будущие воздушные торговые пути, возникновение которых предвидят деятели капитализма, верящие в его вечность. «Уже сейчас можно предвидеть появление новых торговых путей, — писал в 1930 г. погибший впоследствии во время катастрофы директор французской гражданской авиации Эммануил Шомье [1], — которые будут иметь и для мировой экономики и для иностранной и военной политики отдельных государств последствия, аналогичные тем, какие имело в свое время введение паровых судов. Мы будем свидетелями событий, аналогичных прорытию Суэцкого или Панамского каналов, определяющих международную политику Великобритании и Соединенных штатов. Пусть вспомнят о роли, которую сыграли в истории последних лет постройка Трансамериканской и Транссибирской магистралей или постройка Багдадской железной дороги. История мира — это история торговых путей. Столицы наций или империй всегда являются лишь этапами или остановками, которые зависят от милости мирового товаропотока. Сейчас эти великие морские пути в той конфигурации, какую им придало недавнее открытие международных каналов, определяют еще в большей степени, чем великие железнодорожные пути, относительное значение наций, владеющих или контролирующих жизненные перекрестки и подступы этой сложной системы. В течение трех столетий Европа переживала все повторяющуюся борьбу морских наций за океанские пути, но последнее столетие было свидетелем лихорадочного ответа со стороны континентальных наций, превративших свои железные дороги во внутреннюю сеть через континенты Старого и Нового мира. Точно так же и телеграфные линии стали орудием могущества, и почти неисчислимые выгоды выпали на долю народа, владеющего важнейшими морскими кабелями (Англии. — *Н. П.*). Однако последние годы приносят разительную перемену. Беспроволочный телеграф уже избавил мир от контроля владельцев кабелей. Сейчас очередь за воздухоплаванием. Конечно оно не заставит исчезнуть

---

[1] «Europe Nouvelle», 8/II 1930, № 626, стр. 231.

ни локомотивы, ни пароходы, но над нитью железных дорог и над морскими путями, захваченными некоторыми ревнивыми народами, торговый самолет проложит свои собственные пути. Между великими центрами человеческой деятельности вырисовываются новые пути, имеющие целью внести в сообщение скорость, гораздо более высокую, чем скорость других видов транспорта».

Сейчас, в эпоху воздушного грюндерства, резко ограничиваемого общим и экономическим кризисом империализма, правительства капиталистических государств стремятся обеспечить за собой в форме монополий командующие позиции на будущих торговых воздушных путях, во многих случаях для того, чтобы не допустить утверждения здесь конкурента. В этом направлении например особенно характерны попытки Франции обеспечить за собой монополию на воздушные перевозки через Атлантический океан путем своего рода аренды западноевропейского и африканского побережий Атлантики (монопольное право посадки на территории Франции, Бельгии, Португалии и их африканских колоний при регулярных воздушных сообщениях через Атлантику). Приблизительно такого же характера задачу поставила развитию английской гражданской авиации и Британская имперская конференция 1926 г.

Фактическое «огосударствление» (благодаря правительственным субсидиям) капиталистического воздушного транспорта специфицировало и формы его воздействия на общественный процесс производства капитализма. Рассматривая гражданскую авиацию как резерв военной, правительства капиталистических государств при каждом удобном случае пытаются использовать ее для разрешения военно-колониальных задач, что придает тенденциям воздействия капиталистического воздушного транспорта на общественный процесс производства капитализма достаточно ярко выраженный военно-колониальный характер.

Великие воздушные магистрали трассированы, как правило, по маршрутам великих железнодорожных магистралей; они охраняют их с воздуха и опутывают «удавной петлей народы колоний, мандатных государств и зависимых и полузависимых государств» (Зарзар). Таковы например линия Каир — Багдад, охраняющая строительство железнодорожной линии Багдад — Хайфа и нефтепровода Моссул — Хайфа, линия Каир — Кептаун вдоль трассы строящейся между этими городами Трансафриканской железной дороги, французские линии Марсель — Бейрут — Сайгон и трансафриканская магистраль. Обе эти линии обеспечивают быструю переброску административной почты, чиновников и военных из метрополии в колонии и обратно, укрепляя зависимость колоний от капиталистических стран. Так например во время восстания на острове Кипре в 1931 г. английское правительство мобилизовало все самолеты компании Imperial Airways, дислоцированные в Египте, для того чтобы перебросить в спешном порядке на остров Кипр отряд солдат, подавивших восстание. Самолеты «гражданских» воздушных транспортных компаний используются для бомбардировки с воздуха селений повстанцев (Ирак, Индо-

китай). Гражданские самолеты Deutsche Lufthansa принимают участие в маневрах рейсхвера и военного флота.

Мало того, капитализм оценивает гражданскую авиацию как мощное орудие борьбы с революционным движением рабочих масс даже у себя дома, в так называемых цивилизованных странах. Приоритет в этом отношении повидимому следует отдать США, которые создали первый воздушный полицейский отряд-эскадрилью «для наблюдения за порядком» в Нью-Йорке [1]. Пример США был энергично подхвачен и в Европе. В Англии министр авиации лорд Лондондерри 29 ноября 1933 г. весьма вразумительно объяснил в палате лордов эффективность и экономичность использования авиации как орудия борьбы с забастовками и революционными выступлениями рабочих масс [2]. Применение авиации для таких целей было оценено должным образом даже в Китае. Американский журнал «China Weekly Review», издающийся в Шанхае, в номере, посвященном развитию гражданской авиации в Китае (№ 66), следующим образом оценивает перспективы полицейского применения авиации в Китае:

«Для военных лидеров Китая основным вопросом являются не сравнительные размеры военных сил в отношении других держав, а значение этих сил для установления эффективного контроля над Китаем, особенно над советскими районами. Когда красная армия подходит к крупному городу или морскому порту, то она сталкивается с правительственными войсками, получающими непосредственную помощь от иностранцев. Но это не решает проблемы борьбы с коммунизмом внутри страны, где правительственные войска не могут получить иностранной помощи. Теперь уже не секрет, что неоднократные неудачи нанкинских армий объясняются их неумением вести борьбу. Солдаты правительственной армии, сами являющиеся крестьянами, подпадают под влияние красной агитации и переходят на сторону коммунистов.

В этом смысле огромную роль должен сыграть воздушный флот. Авиаторы не набираются из рабочих и крестьян, а являются людьми из более высоких слоев общества. На них правительство может рассчитывать. Правда, кое-кто и из этих интеллигентных людей уходит к коммунистам, но все же такие случаи более редки, чем в других видах армии».

Как показывают эти примеры, работа империалистического воздушного транспорта действительно связана с войной, колониальным угнетением и борьбой с революционным движением. То же самое можно сказать и о размещении воздушных линий, которые, являясь либо военными (стратегическими), либо колониальными линиями, укрепляют боевую готовность империалистических государств и тем самым ускоряют начало нового тура войн, новой схватки за передел мира, ставящей, как показал пример войны 1914—1918 гг., под угрозу самое существование капитализма.

---

[1] «Aviation», 1933, сентябрь.
[2] «Flight», 7 и 14/XII 1933.

Таковы характерные черты развития капиталистического воздушного транспорта эпохи общего кризиса; своеобразие этого развития выражается в том, что капиталистический воздушный транспорт, выступая в общественном процессе производства, как часть «транспортной промышленности» империализма, развивается как непосредственный резерв военной авиации, как орудие военного ведомства, а не как «четвертая отрасль материального производства».

Но в этом и отражается основная закономерность развития техники в капиталистических странах, ибо особенностью развития капиталистической техники является, как мы уже говорили, указанный Энгельсом закон, что все технические изобретения и научные открытия применяются в условиях капитализма в первую очередь в военном деле. Этим и объясняется тот факт, что, несмотря на общий и экономический кризис, отбросивший капиталистическое производство на десятки лет назад и парализовавший развитие его техники, развитие воздушной техники в капиталистических странах идет бурными темпами. «Моральное изнашивание» в капиталистическом воздушном транспорте происходит такими темпами, которые не снились другим отраслям промышленности или транспорта даже в период наиболее бурного развития и подъема капитализма.

Конструкции самолетов и моторов, являющиеся венцом достижений воздушной техники текущего эксплоатационного сезона, в следующем летном году сдаются в архив «за устарелостью». Причину приходится искать именно в том, что в капиталистических странах гражданская авиация является непосредственным резервом военной, а развитие военной техники не знает падений и остановок, и военное ведомство каждый год ставит гражданской воздушной технике новые военно-воздушные технические стандарты и нормы для воплощения их в жизнь. Точно так же правительственные субсидии и дотации смягчают удары кризиса по воздушному транспорту. Но, с другой стороны, развитие техники воздушного транспорта в определенном, почти исключительно военном направлении составляет для воздушного транспорта капиталистических стран характерную черту его загнивания, ограничивая способности и возможности самолета как средства транспортирования.

Тенденции этого развития таковы, что в корне разрушают мечты и надежды теоретиков капиталистического воздушного транспорта на «блестящие перспективы» и «изумительные возможности» капиталистического воздушного транспорта. Наоборот, можно сказать, что капиталистический воздушный транспорт, безмерно ускоряя процесс капиталистического производства и обращения, тем самым безмерно развивает, углубляет и обостряет противоречия капитализма и следовательно ускоряет гибель капитализма.

**
*

Экономический кризис, начавшийся в 1929 г., закончил первый этап развития воздушного транспорта в капиталистических странах. Этот этап, охватывающий целое десятилетие, с 1919 по 1929 г., является эпохой, когда в капиталистических странах были заложены основы для развития воздушного транспорта. Он характеризуется бурным строительством воздушной сети, попытками крупнейших империалистических стран захватить господствующие позиции в воздухе, чтобы обеспечить себе контроль над воздушными торговыми путями будущего, созданием крупнейших воздушных магистралей военно-колониального значения и слабым сравнительно развитием воздушных перевозок, этой основной задачи воздушного транспорта как части «четвертой отрасли материального производства». Десятилетие 1919—1929 гг. было эпохой «воздушного грюндерства», характеризующейся в основном двумя специфическими особенностями:

1. Резким преобладанием строительства воздушных линий над эксплоатацией. Усилия империалистических государств были направлены в первую очередь на строительство воздушных линий и захват командных позиций на узлах империалистических противоречий и на важнейших направлениях производственных и торговых связей между крупнейшими районами капиталистической системы мирового хозяйства. Эксплоатация воздушных линий резко отставала в эпоху «воздушного грюндерства» от их строительства, так как империалистические страны видели в наземных трассах воздушных линий в первую очередь цепь наземных авиобаз и опорных пунктов, облегчающих маневрирование военно-воздушными силами и укрепление политического господства над колониями, а не транспортные пути.

2. Односторонним развитием гражданской авиации только как воздушного транспорта. В капиталистических странах развивается и субсидируется лишь воздушный транспорт, а авиация специального хозяйственного применения (сельскохозяйственная, производственная, промыслово-экспедиционная и т. д.) не получает субсидий. Поэтому она мало развита, так как условия капиталистического производства ставят узкие пределы развитию нетранспортной авиации. Хозяйственное применение авиации требует самолетов особой конструкции, которые гораздо труднее использовать для военных целей, чем транспортные самолеты. Развитие нетранспортной авиации не создает цепи авиобаз и опорных пунктов в форме наземной трассы. Отсюда незаинтересованность капиталистических стран в развитии специальной, нетранспортной авиации. С другой стороны, условия капиталистической системы (хотя бы раздробленность землевладения в странах капитализма) не допускают эффективного использования самолета в сельском и лесном хозяйствах, исключая конечно малоразвитые и неосвоенные территории, как например Африка, Канада, Азия, государства Южной Америки и другие страны (см. диаграмму на стр. 49).

Экономический кризис ударил по развитию воздушного транспорта в капиталистических странах и замедлил темпы этого развития, но в гораздо меньшей степени, чем в отношении других отраслей народного хозяйства капиталистических стран, так как воздушный транспорт был огосударствлен, и благодаря субсидиям казны и городских управлений воздушнотранспортные предприятия могли продолжать свое существование и даже развиваться, в то время как другие отрасли народного хозяйства переживали жесточайший кризис.

Непосредственное приближение капиталистического мира к новому туру революций и войн вызвало заметное оживление во всех отраслях военной промышленности, в том числе в авиопромышленности и в авиотранспорте, развитие которых в 1933—1934 гг. получило резкий толчок. Продукция авиопромышленности увеличилась по сравнению с 1931—1932 гг. В развитии авиотранспорта следует отметить:

1) увеличение строительства аэропортов, аэродромов и посадочных площадок внутри страны, резко превышающее потребности воздушнотранспортного движения капиталистических государств (Германия, Франция, США, Англия) и

2) форсированное строительство воздушных линий, имеющих непосредственное военное значение в качестве скоростных коммуникационных линий.

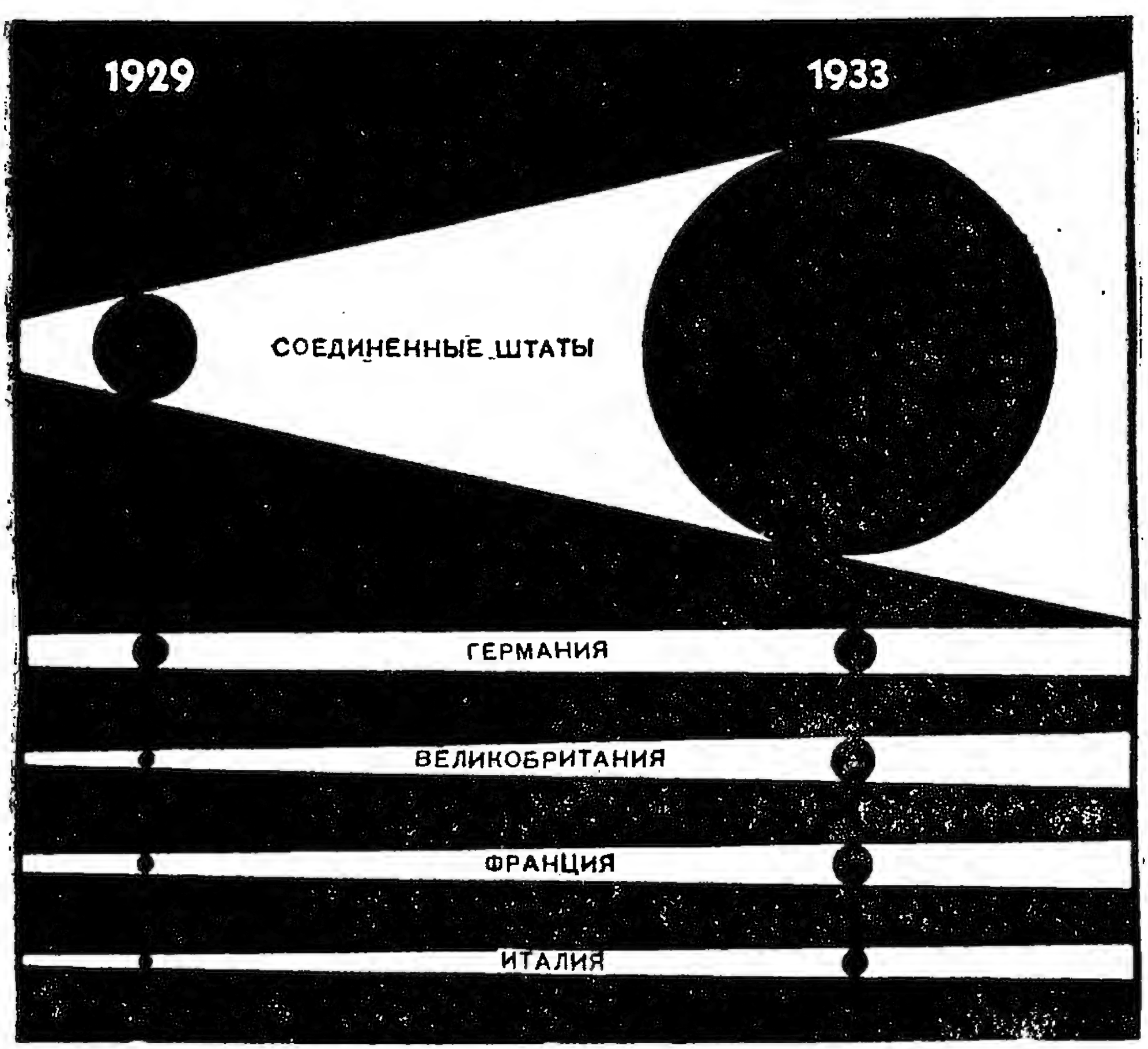
В авиационной технике этот новый этап в развитии воздушного транспорта нашел отражение в погоне конструкторов за увеличением скорости самолета, за дальностью полета самолета без посадки, за строительством высотных моторов и т. д.

В период 1933—1935 гг. в воздушном грюндерстве капиталистических стран можно отметить новый этап — этап воздушного грюндерства непосредственно военного назначения, отличающийся этим от этапа военно-колониального грюндерства (1919—1929 гг.), учитывавшего сравнительно «отдаленные» возможности и вероятности новой мировой войны и ставившего своей задачей захват командных позиций в воздухе в узловых пунктах империалистических противоречий и в районах тяготения важнейших мировых торговых путей.

Развитие воздушного транспорта в капиталистических странах за истекшее пятнадцатилетие его существования имело в силу указанных причин более или менее однообразный характер. Конечно в силу конкретной обстановки и задач, поставленных перед воздушным транспортом в различных странах капитализма, можно отметить ряд специфических черт, которыми развитие воздушного транспорта в Англии, Франции, Германии и США отличалось друг от друга. Но общей закономерностью развития воздушного транспорта этих стран в указанный период являлось то, что воздушный транспорт этих стран имел военно-колониальный тип развития. В рамках этого типа можно отметить различные его модификации.

Ограничивая рамки своего исследования изучением типа развития воздушного транспорта только четырех стран — Англии,

Франции, Германии и США, — мы попытались анализировать содержание и задачи военно-колониального типа развития воздушного транспорта в его максимальной чистоте, у его истоков, потому что именно эти страны, являясь пионерами воздушных сообщений, создали, если так можно выразиться, военно-колониальный тип развития воздушного транспорта, заимствованный затем у них странами, где развитие воздушных сообщений началось значительно позже, — Италией, Японией, Польшей, Чехослова-



Динамика транспортной работы гражданской авиации капиталистических стран в 1929—1933 гг.

кией, Югославией, Румынией и т. д. В основном наше исследование ставит задачей изучение воздушного транспорта в тех различных модификациях военно-колониального типа развития, какие были даны странами-пионерами воздушных сообщений.

Главным препятствием для осуществления этой задачи является тот факт, что ряд существенных данных, крайне важных для выяснения закономерностей развития капиталистического воздушного транспорта, засекречен. Размещение, структуру, направление и периодичность транспортных потоков, пробегающих по воз-

душной сети капиталистических стран, мы можем выявить сейчас лишь в весьма ограниченной степени, так как статистические данные, характеризующие работу капиталистического воздушного транспорта в территориальном разрезе по отдельным участкам общественного производства, печатались в период 1919—1934 гг. весьма нерегулярно, не говоря уже о том, что сама воздушная сеть капиталистических стран за истекший период находилась в процессе стройки. В капиталистических странах интересы конкуренции и соображения рекламного характера препятствуют печатанию детальных статистических данных о работе той или иной воздушной компании или треста, а тем более отдельных воздушных линий. Отчеты компаний содержат лишь так называемые глобальные цифры или изолированные средние, по которым очень трудно, а в некоторых случаях и вовсе невозможно, составить представление о географическом размещении воздушнотранспортных операций. Сами хозяева и владельцы компаний просят правительства своих стран запретить печатание подобных статистических данных о деятельности воздушнотранспортных предприятий, чтобы не разоблачать их банкротского характера и военно-колониальных задач.

Так например в 1925 г. на международной воздухоплавательной конференции в Стокгольме было решено в целях улучшения работы отдельных воздушных линий принять единообразные статистические формы отчетности для всех воздушнотранспортных компаний различных государств под контролем их правительств. На XVIII сессии IATA [1] в 1927 г. в Базеле директор Lufthansa Вронский запротестовал против публикации статистических данных о работе воздушных линий, так как воздушные компании— это коммерческие предприятия: «Совершенно ясно, что правительства могут заставить нас сообщить им наши секретные данные, но они не могут обязать нас опубликовать их, так как мы — коммерсанты и ни один коммерсант в мире не обязан опубликовывать свои тайные, конфиденциальные данные. Мы вполне готовы опубликовать общие данные, как например: мы перевезли 30 тыс. пассажиров, столько-то кило багажа. Но мы не можем допустить публикации числа пассажиров и багажа в деталях от Лондона до Роттердама, от Гамбурга до Берлина и т. д. Мы считаем эти данные конфиденциальными. Мы — коммерсанты и должны иметь те же права, что и другие коммерсанты». В силу этого протеста Lufthansa сессия IATA, несмотря на выраженное ранее правительствами Бельгии, Англии, Франции, Голландии, Швейцарии и Швеции согласие опубликовать детальные статистические данные о числе пассажиров и грузов не только по отдельным воздушным компаниям, но и по отдельным воздушным линиям этих компаний, единодушно приняла резолюцию, предложенную Вронским: «Международная ассоциация воздушного транспорта просит правительства соответствующих государств не опублико-

---

[1] IATA — International Aero-Traffic Association — Международная ассоциация воздушного транспорта.

вывать статистических данных, поскольку эти данные имеют конфиденциальный коммерческий характер, т. е. данных о перевозках по линиям»[1].

В действительности за этим требованием Deutsche Lufthansa о сохранении «коммерческой тайны» скрывалось желание германского империализма замаскировать военное назначение германской внутренней воздушной сети.

В силу этих обстоятельств поставленная нами перед собой задача изучения капиталистического воздушного транспорта не может быть выполнена на данном отрезке времени с той полнотой и углубленностью, каких бы требовало ее разрешение. Но зато достаточно ясно и четко можно проследить на имеющемся конкретном материале уродливые формы развития капиталистического воздушного транспорта, превращение его в орудие войны и колониального угнетения, возникновение военно-колониального типа развития воздушного транспорта в странах империализма в различных модификациях по отдельным странам и внутреннее содержание этого типа развития на данном историческом отрезке времени — борьбу империалистических государств за великие воздушные магистрали.

---

[1] «IATA, Information Bulletin», 1927, № 8, стр. 10–12; также «Revul Aéronautique Internationale», 1931, сентябрь, стр. 83–105; 1935, июнь, стр. 201–206.

II. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ АНГЛИИ

Развитие воздушного транспорта Англии можно считать наиболее яркой иллюстрацией пути развития гражданской авиации в военно-колониальном направлении. На примере английского воздушного транспорта можно весьма четко показать, как именно и почему воздушный транспорт играет роль резерва военной авиации, почему его работа приобретает военно-колониальный и полицейский характер.

Характерной чертой военно-колониального типа развития гражданской авиации в Англии в период «воздушного грюндерства» (1919—1932 гг.) можно считать:

1) отказ от развития внутренней воздушной сети;

2) замедленное и недостаточное развитие международных линий в Европе, имеющих транспортное значение;

3) усиленное развитие имперских воздушных линий.

В развитии английского воздушного транспорта можно отметить два периода:

1. Период 1919—1926 гг., когда воздушный транспорт, возникнув как частнокапиталистическое предприятие, постепенно под влиянием правительства и его субсидий переходил на «имперский» путь развития; здесь можно разграничить два этапа:

а) этап 1919—1923 гг., который можно считать периодом эксперимента, опыта развития воздушного транспорта как части транспортной промышленности английского империализма;

б) этап 1923—1926 гг., период перевода английским правительством воздушного транспорта на «имперский» путь развития.

2. Период «имперского» развития воздушного транспорта, исходным моментом которого можно считать Британскую имперскую конференцию 1926 г., продолжающийся и до сих пор. Второй период, 1926—1935 гг., можно разбить на следующие этапы:

а) этап «имперского грюндерства», длившийся с 1926 по 1930 г. и характеризовавшийся усиленным строительством военно-колониальных воздушных линий;

б) этап 1930—1932 гг., характеризовавшийся замедлением темпов «имперского воздушного грюндерства» в результате обострения экономического кризиса:

в) этап 1933—1935 гг. и далее — этап воздушного грюндерства, рассчитанного на непосредственную подготовку к войне.

В рамках этих двух периодов мы и будем рассматривать особенности развития и работы воздушного транспорта Англии.

Период «частнокапиталистической инициативы» (1919—1926 гг.)

Годы «эксперимента» (1919—1923).

Развитие воздушного транспорта в Англии началось на частнокапиталистических началах и проектировалось владельцами предприятий как развитие особой отрасли транспорта Англии при содействии со стороны правительства.

В феврале 1919 г.[1] при министерстве авиации был создан департамент гражданской авиации, перед которым была поставлена задача руководства строительством сети английских воздушных сообщений. Департамент гражданской авиации в первую очередь разработал проект развития сети внутренних воздушных сообщений в Англии, предусматривавший создание семи внутренних воздушных линий (с двумя выходами в Ирландию через Ирландское море), которые связывали бы Лондон с важнейшими промышленными, торговыми и портовыми центрами Великобритании.

Но так как развитие воздушного транспорта было с самого начала предоставлено частнокапиталистической инициативе, то вполне понятно, что проект создания сети внутренних воздушных сообщений, составленный департаментом гражданской авиации, остался под сукном и строительство английской сети воздушных линий началось с организации воздушных сообщений между Лондоном и крупнейшими центрами европейского континента, так как по мысли предпринимателей такого рода воздушные линии могли быть обеспечены бо́льшим количеством перевозок, чем внутренние воздушные линии.

Известную роль сыграл и пример французских воздушно-транспортных компаний, организовавших весной 1919 г. воздушное сообщение Париж—Лондон и Париж—Брюссель.

27 августа 1919 г. воздушная компания Air Travel and Transport, Ltd открыла сообщение по организованной ею в порядке частнокапиталистической инициативы первой английской международной воздушной линии Лондон — Париж длиной в 375 *км*, сократив срок передвижения по этому маршруту до 3 ч. 15 м. (в апреле 1935 г. — всего 53 минуты) вместо 7 час. — минимального срока, требуемого другими видами транспорта. В сентябре 1919 г. воздушная компания Handley Page Transport, Ltd, организованная известной авиастроительной фирмой того же названия, открыла в целях рекламы самолетов своей продукции воздушную линию Лондон — Брюссель длиной в 370 *км*.

Работа этих линий продолжалась до ноября 1919 г., и в течение первого летного года было сделано всего 467 рейсов, налетано 104 тыс. английских миль, перевезено 870 пассажиров и 35 *т* почты и грузов[2].

На зимние месяцы воздушные перевозки были фактически прекращены из-за туманов, являющихся серьезным препятствием

---

[1] *Salt*, Imperial Air Routes, London, John Murray, 1930, Ch. I.

[2] *Brower V. Jork*, Civil Aeronautics in the United Kingdom, Washington 1927, p. 12.

для организации воздушных сообщений на английских островах, которое преодолеть полностью не удалось даже до сих пор.

Англия — «страна туманов», и даже сейчас, при бесконечно более высоком уровне техники полета, чем 10—15 лет назад, воздушные перевозки в зимние месяцы из-за туманов резко сокращаются. Львиная доля авиационных аварий в Англии обязана своим происхождением туманам. Так например из всего числа вынужденных посадок в период 1919—1922 гг. приблизительно 71% падал на долю погоды и 29% на порчу мотора. Крупные катастрофы произошли осенью 1930 г., когда, несмотря на оборудование летной трассы мощными прожекторами и неоновыми лампами, один пассажирский самолет, потеряв ориентировку из-за тумана, врезался во время вынужденной посадки в дом (погибли летчики и несколько пассажиров), а другой пассажирский самолет был вынужден кружиться несколько часов в воздухе, боясь сделать посадку, и спустился в нескольких десятках километров от Кройдонского аэродрома.

Весной 1920 г. воздушная компания Air Travel and Transport, Ltd была поглощена велосипедной фирмой BSA и автомобильной компанией Daimler Motors и получила новое название — Daimler Airways. Одновременно была создана воздушная компания Instone Air Lines, вступившая в конкурентную борьбу с Handley Page Transport и Daimler Airways за монополию воздушных перевозок между Англией и континентом. Развитие внутренних линий было оставлено в загоне главным образом вследствие конкуренции железных дорог.

Из всей проектированной департаментом гражданской авиации сети внутренних воздушных линий была осуществлена лишь организация линии Лондон — Манчестер, предпринятая компанией Daimler Airways.

В течение летного сезона 1920 г. на английских воздушных линиях было сделано 2 854 рейса, налетано 664 тыс. английских миль, перевезено 5 799 пассажиров и 137 *т* почты и грузов.

Развитие гражданской авиации в Англии было продуктом частной инициативы, и все указанные выше три воздушных компании были частнокапиталистическими предприятиями. Большие расходы на оборудование воздушных линий, высокие тарифы, недогрузка самолетного парка, а главное, жестокая конкуренция французских воздушных компаний, которые благодаря субсидии французского правительства и обесценению франка снизили тарифные ставки на линиях Лондон—Париж и Париж—Брюссель—Лондон почти вдвое по сравнению с тарифными ставками английских воздушных компаний, и ожесточенная конкурентная борьба английских воздушных компаний привели к тому, что английские воздушные компании начали быстро прогорать и свертывать свою деятельность.

При существовавших организационных (капитальное строительство) и эксплоатационных расходах организация воздушных сообщений, предпринятая компаниями в порядке частнокапиталистической инициативы, оказалась неспособной оправдать свое

существование. Приток пассажиров и грузов был невелик не столько по соображениям безопасности (воздушные полеты считались в те времена весьма рискованными, и практика первых двух лет функционирования воздушной линии Лондон — Париж, в течение которых не произошло ни одного несчастного случая, не могла рассеять этого предубеждения), сколько из-за высокой платы за проезд [1]. Стоимость перелета Лондон—Париж (375 *км*) в 1919 г. исчислялась для пассажира в 15 ф. 15 шилл., в 1920 г. — в 10 ф. 10 шилл., т. е. в 1920 г. около 28 коп. с километра по довоенному курсу. За перевозку грузов бралось от 1,5 до 2,5 шилл. с фунта груза. К концу 1920 г. тариф за перевозки был еще снижен и составлял с пассажиро-версты полета 14 коп. и пудоверсты 5 коп., т. е. был в три раза дороже платы за проезд «обычными» видами транспорта (пароход, железная дорога), но проезд совершался в три раза быстрее. В то же время благодаря субсидиям своего правительства и дешевизне франка французские воздушные компании брали за провоз пассажиров по линии Лондон — Париж всего 6 ф. 6 шилл. за билет, т. е. почти в два раза дешевле. Немудрено поэтому, что английские компании начали прогорать и свертывать свою деятельность.

Правительство, встревоженное конкуренцией французских воздушных компаний, создало еще в апреле 1920 г. особую комиссию во главе с лордом Уэйр (Weir) по обследованию работы гражданской авиации, пришедшую к выводу о необходимости финансовой поддержки английским воздушным компаниям. Заключение комиссии было встречено в правительственных кругах с чувством разочарования, и тогда именно Уинстон Черчиль, бывший как раз в то время министром авиации, заявил в палате общин, что воздушный транспорт должен «летать сам собой», т. е. без правительственных субсидий. Но когда правительство увидело, что при дальнейшем проведении этой политики оно рискует остаться вовсе без гражданской авиации (а тем самым и без резерва военной), оно поспешило переменить свою позицию, так как компания Daimler Airways в декабре 1920 г. прекратила рейсы по линиям Лондон — Брюссель и Лондон — Амстердам. Затем закрылась линия Лондон — Брюссель, обслуживавшаяся компанией Instone Air Lines, а 28 февраля 1921 г. закрылась последняя воздушная линия Лондон — Париж, обслуживавшаяся совместно Instone Air Lines и Handley Page, и гражданская авиация Англии фактически прекратила свое существование. Правительство сильно всполошилось и спешно (в марте 1921 г.) приняло «временную схему» субсидирования, согласно которой компания Handley Page и Instone Air Lines получили в период с марта 1921 г. по март 1922 г. по 44 тыс. ф. ст. субсидии на следующих условиях:

1. Полеты по линии Лондон — Париж (линия Лондон — Брюссель осталась закрытой) должны производиться регулярно обе-

---

[1] *Гвайта*, Воздушный транспорт за границей и в России, Гвиз, 1924, стр. 39—40.

ими компаниями в их очередные дни по расписанию, установленному министерством авиации, если не воспрепятствует погода.

2. Министерство авиации гарантирует акционерам обеих компаний 10% чистой прибыли с валового дохода, не считая 75 ф. ст., уплачиваемых еженедельно обоим обществам в качестве аванса. При этой субсидии, которая в итоговой цифре выразилась в 85 671 ф. ст., правительство доплачивало из казны 7 шилл. 1 пенс за каждую милю (4 шилл. 3 пенса за каждый километр) полета, или 14 ф. 15 шилл. за пассажира. Таким образом английское правительство, дабы иметь собственную гражданскую авиацию, оплачивало из средств казны 70% себестоимости перевозки пассажира, которая по линии Лондон — Париж равнялась 20 ф. 15 шилл. 3 пенсам.

Эта «временная схема субсидирования» просуществовала всего 6 месяцев, до сентября 1921 г., когда она была расширена, так как воздушные компании, ощутив благодать казенной субсидии и найдя ее недостаточной, обнаглели и под угрозой прекращения своей деятельности добились более щедрых ассигнований от правительства, ибо первоначальная сумма субсидий не покрывала их расходов. 1921 год вообще явился «черным годом» для британской гражданской авиации, совершившей за этот год всего 993 рейса с общим налетом в 225 тыс. миль и перевезшей 5 256 пассажиров и 19,4 *т* почты и грузов[1]. Поэтому под давлением воздушных компаний, в том числе и Daimler Airways, возродившихся из небытия, когда в воздухе запахло казенными деньгами, правительство в апреле 1922 г. приняло новую схему субсидирования, основные черты которой сводились к следующему: правительство брало на себя 50% стоимости действующих самолетов, 50% страховой премии и 30% стоимости нового оборудования, которое могло понадобиться воздушным компаниям в 1922 и 1923 гг. Кроме того была установлена субсидия в форме доплаты правительством известной суммы к стоимости перевозки каждого пассажира или каждого фунта почты.

Размер доплаты, делаемой правительством, был неодинаков и для каждой линии различен. Так например на линии Лондон — Париж правительство доплачивало обществам, эксплоатировавшим эту линию (Handley Page, Instone Air Lines и Daimler Airways), 25% ко всей сумме валового дохода общества от перевозки пассажиров и грузов по этой линии плюс 3 ф. ст. за перевозку каждого пассажира и 3 пенса за перевозку каждого фунта груза или почты. На линии Лондон—Брюссель, открытой обществом Instone Air Lines, правительство доплачивало 7 ф. 10 шилл. за каждого пассажира, если самолет вез не более 4 пассажиров, и 2 ф. 15 шилл., если самолет вез более 8 пассажиров.

Эта схема субсидирования продержалась недолго — всего 6 месяцев, с 1 апреля по 1 октября 1922 г., и за это время было сделано 1 588 рейсов, покрыто 455 тыс. *км*, перевезено 5 860 пассажиров. Правительство доплатило компаниям 1 шилл. 9 пенс. за

---

[1] *Brower V. Jork*, op. cit., p. 12.

километр (3 шилл. 8 пенс. за милю) или 11 ф. 5 шилл. 10 пенс. за каждого перевезенного пассажира.

Однако и эта субсидия оказалась недостаточной, хотя правительство уплатило воздушным компаниям кроме 31 130 ф. ст., полагавшихся с него в силу этой схемы субсидирования, еще 35 039 ф. ст. Несмотря на эту дополнительную приплату, условия эксплоатации оказались настолько убыточными, что общество Instone Air Lines закрыло линию Лондон—Брюссель.

Любопытной чертой работы английской гражданской авиации за этот период является ожесточенная конкуренция отдельных компаний между собой. Так например на линии Лондон — Париж работали одновременно три воздушных компании: Daimler Airways, Instone Air Lines и Handley Page, душившие друг друга.

Правительство поняло, что, субсидируя одновременно все три компании, оно может только поддержать и усилить эту конкуренцию, которая в силу субсидирования правительством $^2/_3$ валового дохода компаний являлась прежде всего конкуренцией правительства с самим собой.

Поэтому, когда с 1 октября 1922 г. вошла в силу новая, более щедрая схема субсидирования, правительство провело размежевание работ компаний по отдельным линиям, чтобы не допустить конкурентной борьбы между ними. Линия Лондон—Париж была закреплена за обществом Handley Page, линия Лондон—Брюссель с продолжением до Кельна (отрезок Брюссель—Кельн был открыт 20 апреля 1923 г.) — за обществом Instone Air Lines, линия Манчестер — Лондон — Амстердам — Берлин (отрезок Амстердам — Берлин был открыт 7 мая 1923 г.) — за обществом Daimler Airways, которое эксплоатировало эту линию в сотрудничестве с германским обществом Deutscher Aero Lloyd. Наконец обществу Britich Marine Air Navigation C⁰ было поручено открыть воздушную линию Соутгэмптон — острова Канала (Гернсей и Джернсей) — Шербург—Гавр (был открыт в 1923 г. лишь отрезок пути Соутгэмптон — острова Канала).

Размер правительственной субсидии зависел от длины линии и количества покрытых обществом миль. Кроме этого правительство гарантировало компаниям покупку в рассрочку самолетов и моторов по сниженным ценам и 30% скидки при покупке оборудования в 1922/23 г., кроме предоставления права бесплатного пользования аэродромами, метео- и радиослужбой.

Таким образом результаты эксплоатации первых лет, несмотря на количественный рост движения (в 1922 г. например было сделано 3 025 рейсов, покрыто 717 тыс. миль, перевезено 10 393 пассажира и 214,6 *т* груза [1], оказались с экономической точки зрения весьма плачевными. 70% дохода компаний составляла правительственная субсидия. В английских правительственных кругах могли утешаться только мыслью, что правительству удалось не только сохранить благодаря этой субсидии гражданскую авиацию, но что английская гражданская авиация благодаря субсидии может

---

[1] *Brower V. Jork*, op. cit., p. 12.

вполне померяться с французской гражданской авиацией и даже отнять у французских компаний значительную часть грузов и пассажиров. Анализ движения по линии Лондон — Париж, где работали и английские и французские компании, показал, что англичанам удалось перевезти на своих машинах 65% пассажиров и 46,6% всех грузов, шедших по этой линии.

Эти результаты эксплоатации воздушной сети в течение первых лет ее существования (1919—1922 гг.), вполне понятно, вызвали в правительственных кругах Англии известные сомнения и тревогу. Конкуренция прекрасно развитой железнодорожной сети и плохие метеорологические условия (туманы) парализовали развитие внутренних воздушных линий в самой Англии. Из-за туманов, несмотря на сравнительно высокий для этого периода процент выполнимости полетов, достигавший 89—90%, даже наиболее мощная по грузо- и пассажиро-потокам воздушная линия Лондон—Париж носила определенно сезонный характер. С другой стороны, было совершенно ясно, что гражданская авиация, как показал опыт этих лет, не может существовать без щедрых субсидий и что будущее сулит в этом смысле новые и новые расходы.

Все эти обстоятельства заставили английское правительство поставить вопрос о дальнейших тенденциях и перспективах развития гражданского воздушного транспорта, что вылилось в организацию особой комиссии (во главе с известным финансистом Гербертом Гамблингом) для обследования положения воздушного транспорта. Комиссия, созданная в конце 1922 г., в феврале 1923 г. представила правительству свой отчет, выводы которого сводились к следующему:

1. Продолжение субсидирования воздушных линий в прежних масштабах нецелесообразно, ибо, если компании будут уверены, что всегда и во всяком случае их убытки будут возмещены правительством, они будут растрачивать свои средства без разбора.

2. Субсидирование всех компаний нецелесообразно, так как это может только способствовать их конкуренции между собой, что при настоящем положении (субсидировании правительством всех компаний на две трети дохода) вызовет только двойные или тройные расходы правительства, финансирующего деятельность и следовательно конкуренцию этих компаний. Так как гражданская авиация все равно не будет в состоянии работать без убытков, всякая конкуренция английских компаний между собой является вредной и увеличивающей расходы правительства. Наоборот, необходимо помочь компаниям выдержать конкуренцию иностранных компаний, субсидируемых своими правительствами.

3. Комиссия считает, что более или менее экономически целесообразной может быть только линия достаточного, иначе говоря, дальнего протяжения.

4. Ввиду всех этих обстоятельств необходимо реорганизовать функционирующие в Англии воздушные компании в один мощный трест с крупным основным капиталом, созданный на акционерных началах. Этот трест должен быть, несмотря на субсидии

правительства, коммерческим предприятием, которое в течение ближайших 10 лет должно будет полностью перейти на работу без субсидий правительства. Этот трест, монопольно получая субсидии от правительства, может начать конкурентную борьбу с иностранными воздушными компаниями (в частности французскими и немецкими) с целью вытеснения их из Англии. В обмен за эти льготы новый воздушный трест должен предоставить в распоряжение правительства весь свой летный парк по первому требованию последнего. В правлении воздушного треста правительство должно иметь одного или двух своих представителей, чтобы иметь возможность контроля над деятельностью треста.

Эти резолюции комиссии Гамблинга составляют поворотную веху в истории развития английской гражданской авиации, поскольку они поставили ее развитие на новые, «имперские», рельсы, так как своими резолюциями комиссия имела в виду не транспортно-коммерческое, а военно-колониальное развитие гражданской авиации.

Переход на имперский путь развития (1923—1926 гг.).

Переход гражданской авиации Англии на новый — имперский, т. е. военно-колониальный и полицейский, путь развития был объективно подготовлен катастрофическими результатами эксплоатации воздушного транспорта в предшествующие 1919—1923 гг.

В связи с этим в кругах английского империализма и его политической агентуры возникает мысль, усиленно пропагандируемая в опубликованных как раз в эти годы английских работах об авиации, о необходимости отказаться от развития воздушного транспорта в старом, доказавшем свою нежизненность (вернее, нерентабельность), направлении. В правительственных кругах приходят к выводу, что если в голитических и в военных интересах правительству необходимо субсидировать гражданскую авиацию как резерв военной, то это субсидирование должно коснуться в первую очередь той работы гражданской авиации, которая будет наиболее полным и исчерпывающим образом содействовать разрешению основных задач, стоящих перед британским империализмом. В силу подобных соображений и была выдвинута идея — использовать гражданскую авиацию в качестве орудия скоростной связи и сообщений между метрополией — Лондоном — и важнейшими владениями и частями Британской империи — типично колониального государства.

Это ускорение связи и сообщений между Лондоном и важнейшими частями Британской империи диктуется в послевоенную эпоху империализма многими соображениями и экономического, и политического, и военного характера. Экономическое, а вместе с тем и политическое значение ускорения сообщений между различными частями Британской империи легче всего уяснить на фоне лозунга, брошенного еще в конце прошлого столетия известным деятелем английского империализма Джозефом Чемберленом:

«Империя — это торговля. Оба термина — синонимы». Этот тезис выражал огромное значение торговли для Британской империи, созданной в процессе многовекового военно-колониального грабежа и захватов. Английские колонии в эпоху империализма были для Англии и рынком сбыта промышленной продукции, и рынком промышленного и продовольственного сырья и рынком вложения капиталов. Всякое усовершенствование путей и средств передвижения, сближающее в транспортном отношении английские владения и колонии, разбросанные по всем частям земного шара, могло лишь содействовать усилению и закреплению внутриимперских экономических и политических связей. Поэтому в среде послевоенных деятелей английского империализма новое средство передвижения — самолет — было особенно оценено как потенциальное средство скоростной связи между различными частями Британской империи.

«Подобно тому как Римская империя, — писал в 1922 г. один из теоретиков имперского пути развития воздушного транспорта, сэр Фредерик Сайкс [1], — была создана на своих дорогах, и основы Британской империи покоились до сих пор на ее парусах и пароходах, а кабели и радио, каждый по очереди, способствовали ускорению сообщений, так сейчас, с началом новой эры имперского сотрудничества, новые средства транспортирования по воздуху со скоростью, о которой до сих пор не смели и подумать, должны быть использованы для торговли и сношений между различными частями империи».

Еще более важно ускорение связей и сообщений между различными частями Британской империи в политическом и военном отношениях. Британские колонии и владения разбросаны по всем частям света, по всем морям и океанам, причем многие из них, составляя цепь военно-морских баз, угольных станций и т. д., существенно необходимы для сохранения единства империи, поддерживавшегося до войны 1914—1918 гг. господством английского флота на море.

Господство Англии на море (доктрина Two Power Standard [2], поддерживавшаяся Англией в отношении своего военного флота в течение двух столетий) при широко развитой сети таких военно-морских баз и угольных станций позволяло Англии держать в узде созданную в процессе многовековых захватов и колониального грабежа Британскую империю. Потеря Англией промышленной монополии, начавшаяся еще перед войной 1914—1918 гг., индустриализация Канады, Австралии, Южноафриканского союза, рост противоречий между метрополией и доминионами на фоне потери Англией в результате войны 1914—1918 гг. гегемонии на море (крах Two Power Standard для английского военного флота, зафиксированный на Вашингтонской конференции 1922 г.) вызвали в послевоенные годы ослабление не только экономических,

---

[1] *Sir F. Sykes*, Aviation in Peace and War, London 1922.

[2] Известная доктрина о том, что британский флот должен всегда превышать соединенный флот двух наиболее сильных морских держав.

но и политических связей с метрополией и усиление центробежных и сепаратистских тенденций в Британской империи.

В связи с этим новая форма передвижения — воздушный транспорт, ускоряющий сообщения между отдельными частями империи, — была оценена в кругах английского империализма как средство укрепления внутриимперских связей, как материальная основа существования самой империи.

Еще в 1921 г. департамент гражданской авиации представил правительству меморандум «О развитии имперских воздушных сообщений», в котором доказывал необходимость организации последних по следующим соображениям [1]: «Вся история указывает на громадную роль средств сообщений в жизни людей и народов. Сила Британской империи зависит от наличия хорошей связи отдельных частей ее друг с другом и с метрополией. Воздушный транспорт может прекрасно разрешить эту задачу. Никакое другое государство не может так много выиграть от воздушной связи, как Британская империя». «Эффективность Англии в воздухе, — писал в 1930 г. директор английской гражданской авиации вице-маршал сэр Сефтон Бранкер, — будет одним из наиболее важных факторов в сохранении великой республики британских народов (Британской империи. — *Н. П.*)...

Если нашей великой республике народов суждено сохраниться в целости (to hold together), то абсолютно существенно, чтобы мы достигли и сохранили то же положение в коммерческой авиации как в отношении конструирования, так и в отношении эксплоатации, какое мы имели в прошлые времена в мореходной промышленности» [2].

Основной задачей строительства такой сети имперских воздушных сообщений является задача создания обширной сети воздушных баз — аэродромов, ремонтных мастерских, складов горючего, смазочного, запасных частей и инструмента, радиоустановок и спецслужб, которые бы предоставили возможность быстрой переброски военных воздушных сил в любую угрожаемую противником точку Британской империи. Основными принципами английской военной доктрины являются принципы сосредоточения, экономии сил, внезапности, подвижности, наступательности действий, сотрудничества, безопасности. В связи с этим строительство сети воздушных линий имеет целью, как формулировал 31 июля 1930 г. в палате общин бывший министр авиации Семюэль Хор, следующий смысл: «Жизненно важно для развития нашей системы воздушной обороны (вернее, нападения. — *Н. П.*) иметь возможность быстро перебрасывать воздушные эскадры из одной части света в другую. Если мы не сможем этого делать, то мы не воспользуемся полностью выгодами подвижности воздушных вооруженных сил» [3]. Легкость рокировки во всех направлениях, предоставляемая широкоразвитой сетью воздушных баз, позво-

---

[1] Цитирую по *Татарченко*, Воздушный флот Британской империи, М., Гвиз, 1932, стр. 47.

[2] *Salt*, op. cit., p. XI—XII.

[3] *Татарченко*, цит. соч., стр. 67.

ляет сохранять «физическое единство империи» (Хор)[1] с максимальной экономичностью.

«Скорость концентрации возмещает слабость наличных сил и разбросанность интересов. Воздушные пути сегодняшнего дня — современный суррогат римских дорог прошлых времен... Помимо всего прочего эта воздушная мощь позволяет современной Британской империи выполнять ее увеличившиеся обязательства наводить порядок (police) в ее обширных и разнообразных владениях, сторожить свои народы и стеречь свои границы»[2].

Воздушный транспорт является непосредственным резервом военной авиации. «С точки зрения обороны империи (Imperial Defence) каждое маленькое воздушнотранспортное предприятие является готовым воздушным гарнизоном и представляет воздушную базу для подвижных единиц воздушной обороны в будущем, тогда как персонал является потенциальным резервом, который может быть использован в случае необходимости»[3].

Соображения такого порядка и обусловили развитие воздушного транспорта Англии в новом, «имперском», направлении. В течение лета 1923 г. в английских правительственных кругах шла борьба по поводу проведения в жизнь пожеланий комиссии Гамблинга, встреченных владельцами воздушнотранспортных предприятий в штыки. Директор гражданской авиации Сефтон Бранкер в докладной записке правительству предлагал отказаться от развития внутренней воздушной сети и сохранить внутреннюю линию Лондон — Манчестер лишь в интересах «науки», ибо эта линия лежит внутри Англии и позволяет организовать опыты использования новых технических усовершенствований в авиационном деле без чересчур любознательных глаз иностранцев, проще говоря, не опасаясь иностранного шпионажа. Сефтон Бранкер также предлагал прекратить организацию международных воздушных линий сравнительно незначительной дальности, считая подобные воздушные линии крайне убыточными, но одновременно указывал на желательность сохранения существующей английской международной воздушной сети, чтобы не подорвать престижа Англии как великой воздушной державы в глазах иностранцев. Конец всем этим спорам о путях развития воздушного транспорта положила Британская имперская конференция, созванная в октябре—декабре 1923 г. и признавшая необходимой организацию сети скоростных сообщений между различными частями Британской империи, чтобы цементировать и укрепить этим путем расползающийся по всем швам государственный организм. Конференция признала необходимым детальное изучение возможности организации имперской воздушной сети, подробный план

---

[1] Air Ministry, The Approach towards a system of Imperial Air Communications, Memorandum by the Secretary of State for Air, laid before the Imperial Conference 1926 together with Report of the Imperial Air Communications Special Sub-Committee, London, H. M. St. Office, 1926, p. X (в дальнейшем сокращено — «Approach»).

[2] *Norman Leslie*, Aircraft in Imperial Defence, «Air Annual», 1929, p. 17—24.

[3] «Times», 27/II 1926.

организации которой должен был быть представлен на утверждение ближайшей имперской конференции.

В результате всех этих событий в декабре 1923 г. все четыре оперировавших в Англии воздушных компании — Handley Page, Daimler Airways, Instone Air Lines и British Marine Air Navigation C⁰ — были слиты в одно общество, принявшее в марте 1924 г. название Imperial Airways с капиталом в 1 млн. ф. ст., которому была гарантирована правительственная субсидия в 1 млн. ф. ст., выплачиваемых в течение 10 лет. Правлению нового общества, в состав которого вошли представители каждой из четырех компаний, подписавшихся на определенную квоту акций, и два представителя правительства, было поручено организовать ведение дела на основе коммерческого расчета. Председателем правления нового общества правительство назначило сэра Эрика Джеддса, одного из выдающихся английских финансистов и деятеля английского империализма. Согласно новому плану субсидирования, Imperial Airways была обязана выполнять не менее 1 млн. миль полета в год за получение субсидии. В свою очередь правительство кроме ежегодной субсидии в течение первых 10 лет обязывалось предоставить обществу в пользование имеющиеся военные или создать новые аэродромы, а также предоставить в пользование государственные метео- и радиослужбы.

Общество Imperial Airways в связи с пожеланиями комиссии Гамблинга отказалось в период 1924—1929 гг. от развития внутренней или европейской сети, которая в период 1924—1926 гг. фактически складывалась из следующих воздушных линий:

Лондон—Париж длиной в 375 *км.*
Лондон — Брюссель — Кельн длиной в 517 *км.*
Лондон — Амстердам — Берлин длиной в 991 *км.*
Лондон — Париж — Базель — Цюрих длиной в 865 *км.*

Попытки организовать в период 1924—1926 гг. другие короткие международные или внутренние воздушные линии закончились неудачей. В 1924 г. например работали внутренние воздушные линии Глазго — Бельфаст и Ливерпуль — Бельфаст (всего 1 месяц), закрытые из-за туманов, в 1924—1927 гг. — линия Соутгэмптон — острова Канала (Гернсей). Попытки организации хотя бы нерегулярных воздушных сообщений между главнейшими английскими городами и центрами производства (Лондон, Манчестер, Бирмингам, Бристоль, Кардиф, Норвич) повторялись неоднократно, но, несмотря на создание муниципалитетами многих городов муниципальных аэродромов, не привели к установлению регулярной воздушной сети как в силу метеорологических условий, так и в особенности вследствие дефицитности полетов. Поэтому мы не будем останавливаться на внутренних воздушных линиях, работавших нерегулярно, и ограничимся изучением работы регулярных воздушных линий.

Деятельность общества Imperial Airways за этот период (1924—1926 гг.) характеризуется следующими данными [1]:

---

[1] *Brower V. Jork*, op. cit., p. 12.

Годы	Мили полета (в тыс.)	Перевезено	
		пассажиров	груза и почты (в *m*)
1924	936	13 601	542,8
1925	862	14 068	550
1926	840	20 367	679

Общество работало с убытком, несмотря на правительственные субсидии, которые за период 1924—1927 гг. были намечены в размере 137 тыс. ф. ст. в год, в 1928 г.—в размере 112 тыс. ф. ст. На самом деле субсидии были значительно больше, так как в 1924 г. общество закончило свою деятельность с убытком в 154 тыс. ф. ст.[1], но более подробные сведения о размерах субсидий и дефицитности общества мы не имеем возможности дать из-за отсутствия соответствующих данных. Несомненно однако, что фактические субсидии в большой мере превышали намеченные по бюджету.

Во исполнение постановлений Британской имперской конференции 1923 г. английское правительство в лице министерства авиации приступило к разработке проекта сети имперских воздушных сообщений, которые должны были связать скоростной воздушной связью отдельные части Британской империи с метрополией и между собой. В период 1923—1926 гг. вопрос об организации сети имперских воздушных сообщений изучался в комитете экспертов, созданном министерством авиации; были произведены соответствующие изыскания экономического и технического характера, подытожен иностранный опыт и т. д., так что к моменту созыва имперской конференции, в 1926 г., министерству авиации удалось собрать достаточно материала.

На имперской конференции 1926 г. английское правительство выступило с детальным проектом организации сети имперских воздушных сообщений. Обосновывая в своем докладе конференции этот проект, министр авиации Семюэль Хор доказывал, что «сейчас нет никаких технических или оперативных причин, почему при помощи самолета или дирижабля нельзя достигнуть из Лондона отдаленнейших городов или территорий империи в течение двух недель. Нет никаких технических причин, почему путешествие в Канаду не может быть сокращено до $2^1/_2$ дней, путешествие в Индию — до 5 дней, в Кептаун — до 6 дней, в Австралию — до 11 дней, в Новую Зеландию — до 13 дней»[2].

Технический рост воздушных сообщений позволял, по мнению Хора, осуществить организацию воздушных сообщений с самыми отдаленными районами империи с большей безопасностью,

---

[1] «Times», 23/XII 1925.
[2] «Approach», p. V—XI.

чем при помощи старых видов транспорта, тем более что новый метод транспортирования являлся одним из наиболее эффективных орудий для прекращения потерь времени, которые сейчас ослабляют жизненность и замедляют развитие имперских сношений (of Empire Intercourse). Такая сеть воздушных собщений «может дать такое физическое единство империи, каким она до сих пор никогда не обладала». В связи с этим Хор рекомендовал имперской конференции от имени министерства авиации утвердить разработанный последним проект сети имперских воздушных сообщений, который предусматривал: 1) создание имперского воздушного пути на Дальний Восток с ответвлением на Австралию и Новую Зеландию, 2) создание имперского воздушного пути Лондон — Кептаун, т. е. фактически организацию трех воздушных магистралей, соединяющих метрополию с важнейшими ее владениями в Азии и Африке:

Дальневосточная, или китайская, магистраль Лондон — Шанхай.

Австралийская магистраль Лондон — Порт-Дарвин.

Африканская магистраль Лондон — Кептаун.

Эти воздушные пути должны были обслуживаться самолетами. Программа строительства дирижабельных воздушных линий имперского характера была еще обширнее и предусматривала организацию дирижабельных воздушных линий:

Англия — Египет — Индия.

Англия — Египет — Южная Африка.

Англия—Южная Африка (вдоль западного побережья Африки).

Англия — Австралия (через Индию).

Англия — Австралия (через Южную Африку).

Англия — Канада.

Англия — Вестиндия.

Одновременно с созданием такой сети имперских воздушных магистралей Хор рекомендовал правительствам доминионов и Индии, участвовавшим на конференции, развить сеть местных воздушных сообщений, т. е воздушных путей, в отдельных частях империи, причем проектируемые имперские воздушные магистрали должны были заполнить своего рода воздушнотранспортную дыру между отдельными частями империи и связать эти местные воздушные сети между собой и метрополией. Сеть таких местных воздушных линий в период 1922—1926 гг. была организована в Австралии, Канаде, Южноафриканском союзе и других районах Британской империи, и Хор предлагал правительствам доминионов принять все меры для ее развития и укрепления. Для обеспечения подвижности военных воздушных сил и быстрой переброски их в любую точку империи Хор требовал от правительств доминионов «сотрудничества», т. е. помощи в создании сети воздушных баз, аэродромов и пр.: «Есть и другая крайне важная сфера, где мы нуждаемся в сотрудничестве правительств доминионов и колоний, в какой бы части света они ни находились. Если эти пути должны быть созданы и сохраняться в безопасности, важно, чтобы были организованы посадочные площадки

на соответствующих интервалах и чтобы эти посадочные площадки поддерживались в полной исправности» [1].

Британская имперская конференция одобрила проект сети имперских воздушных сообщений и все предложения Хора, специально подчеркнув в особом постановлении важность создания сети воздушных баз: «Признавая, что наиболее полная подвижность важна для эффективного и экономического употребления воздушной силы, конференция рекомендует вниманию правительств усвоение следующего принципа: необходимость создания и поддержания соответствующей цепи воздушных баз и складов горючего и смазочного (refuelling stations)» [2].

Постановления Британской имперской конференции 1926 г. составляют поворотную веху в развитии воздушного транспорта, внося в это развитие новое, принципиально отличное от прошлого, содержание. С этого момента и до сих пор развитие воздушного транспорта в Англии идет исключительно по «имперскому», т. е. военноколониальному и полицейскому пути, и чисто транспортная работа Imperial Airways является лишь маской, созданной для того, чтобы прикрыть военную направленность английской гражданской авиации. Резюмируя итоги развития последней за предшествовавшие 7 лет, 1919—1926 гг., мы можем притти к следующим выводам:

1. Практика развития гражданской авиации в первые годы существования последней заставила английское правительство признать, что на данном этапе своего развития гражданская авиация еще не может «летать сама собой», т. е. без субсидий, и в связи с этим притти, следуя примеру других государств, к практике широкого субсидирования гражданской авиации.

2. Попытки организации собственной внутренней и европейской воздушных сетей транспортного значения закончились неудачей, и правительство решило отказаться от развития гражданской авиации в этом направлении, сохранив уже созданные воздушные линии этого сорта главным образом в целях престижа, и посвятить все свои усилия и средства развертыванию сети имперских воздушных линий, финансирование которых было, по мнению правительства, более целесообразно в общих интересах английского империализма.

Имперский путь развития (1926—1934 гг.)

Этап «имперского грюндерства»

После имперской конференции 1926 г. британское правительство немедленно приступило к реализации проекта сети имперских воздушных сообщений, разработанного министерством авиации.

Что касается дирижабельных имперских линий, то организа-

---

[1] «Approach», p. VIII.
[2] «Approach», p. III.

ция их была отложена на будущее, до окончания строительства и пробной эксплоатации дирижаблей, конструировавшихся согласно проекту известного английского дирижаблиста Бернея. Так как пробные полеты этих дирижаблей закончились трагической катастрофой дирижабля «R-101» в 1930 г. и после этой катастрофы все планы развития дирижабельного транспорта были положены под сукно, где пребывают и до сих пор, то мы ограничимся рассмотрением лишь строительства имперской сети самолетных линий, в отношении которых британскому правительству удалось достичь серьезных успехов, несмотря на парализующее действие экономического кризиса на английские финансы, начиная с 1930 г.

Проект организации трех имперских воздушных магистралей, разработанный министерством авиации, исходил из задачи—дать охрану с воздуха и упрочить связь с самыми важными частями Британской империи. Как было указано, военновоздушные силы, для того чтобы быть в полной мере эффективными и обеспечить за собой успех в операциях, должны опираться на соответствующую цепь воздушных баз и промежуточных посадочных площадок, где военные самолеты могут пополнять запасы горючего и получать любой ремонт, какой только может потребоваться.

Но далеко не все владения Британской империи имеют одинаковое значение для британского империализма. В этом отношении в составе Британской империи можно выделить три комплекса:

1. Австралийско-азиатский, складывающийся из всех колоний и владений, лежащих к востоку от Суэца, т. е. в странах Ближнего, Среднего и Дальнего Востока, и австралийского комплекса. Сюда входят: Палестина, Ирак, Трансиордания, Аравия, Индия, Цейлон, Бирма, Малайя, Сингапур, Австралия, Новая Зеландия и британские острова в Океании. Все эти страны вытянуты цепью вдоль великого морского торгового пути из Европы на Дальний Восток, идущего через Суэц, где господствует британский империализм, и считаются самыми ценными жемчужинами Британской империи.

2. Африканский комплекс, лежащий к западу от Суэца и складывающийся из владений Англии в Африке, охватывающий почти всю восточную половину Африки. В состав африканского комплекса входят Египет с Суданом, Уганда, Британская Восточная Африка, Танганайка, Ньяссаленд, Родезия и Южноафриканский союз.

3. Американский комплекс, в состав которого входят все владения Британской империи в Северной, Центральной и Южной Америке и вдоль их берегов — Канада, Нью-Фаундленд, острова Бермудские, Багамские, Ямайка, Барбадос, Тринидад, Британская Гвиана. Многие из этих территорий имеют для британского империализма не столько экономическое, сколько военное значение, будучи теми военноморскими базами и угольными станциями, опираясь на которые английский флот был в течение двух прошлых столетий хозяином на море. Эти базы, вытянутые вдоль

восточного побережья американского континента, исключительно важны в случае войны Англии с США.

Оставляя в стороне американский комплекс как имеющий совершенно самостоятельное значение, можно отметить, что два остальных комплекса — австралийско-азиатский и африканский — в сущности составляют одну систему — район тяготения Суэцкого канала, от которого они вытягиваются на юго-восток и юго-запад, охватывая и замыкая с двух сторон Индийский океан с жемчужиной Англии — Индией, потеря которой, по словам Черчиля, «означала бы конец Британской империи» [1].

Сохранение Индии как краеугольного камня Британской империи действительно составляло крупнейшую задачу британской политики в течение двух столетий, и деятели английского империализма вроде Керзона разработали целую систему укрепленных «гласисов» из различных азиатских территорий, обороняющих Индию как своего рода крепость.

Вместе с тем можно отметить, что эта система является той же самой колониальной системой, об объединении которой в одно законченное территориальное целое мечтал еще в конце XIX в. известный деятель империализма Сесиль Родс, предлагая создать сеть великих железнодорожных магистралей Каир — Капштадт — Калькутта. Строительство этих магистралей не могло быть предпринято до войны 1914—1918 гг., так как далеко не все территории, через которые они должны были пройти, входили в те времена в число английских владений. Понадобилась война 1914—1918 гг., для того чтобы английский империализм мог путем захвата германских колоний в Африке, окончательного закрепеления Египта и мандатного захвата части владений Турции в Малой Азии и Аравии создать предпосылки для проведения проекта Сесиля Родса в жизнь.

Такими предпосылками явилось включение этих территорий в систему Британской империи. Все территории, которые должны пересечь железнодорожные магистрали Каир — Капштадт — Калькутта, сейчас являются либо английскими владениями, либо в той или иной степени зависят от Англии. Это позволило английскому империализму исподволь приступить к строительству запроектированных Сесилем Родсом железнодорожных магистралей. Магистраль Каир — Капштадт наполовину уже готова: в эксплоатации находятся северный отрезок — Каир — Хартум и южный — Капштадт — Сольсбери, подготовляется и на очереди стоит строительство отрезка Хартум — Кисуму (озеро Виктория). Строительство магистрали Каир — Калькутта начато с постройки железнодорожной линии Багдад — Хайфа (Палестина), имеющей первостепенное экономическое и стратегическое значение. Эта линия составит один из перегонов магистрали Каир — Калькутта. Обе эти магистрали имеют своей исходной точкой Каир, что делает Египет ключом ко всей колониальной системе Британской империи.

---

[1] Речь Черчиля в августе 1930 г. на банкете в Сити.

Утвержденная Британской имперской конференцией в 1926 г. сеть имперских воздушных магистралей дополняет линейную железнодорожную экспансию, запроектированную Сесилем Родсом, воздушной экспансией. В тех районах, по которым должна пройти железнодорожная система Каир — Капштадт — Калькутта, имеющая своей задачей скрепить стальными рельсами единство Британской империи, имперские воздушные магистрали помимо всего прочего имеют своей задачей охрану с воздуха строящихся и выстроенных железнодорожных путей. Практика колониального угнетения показала, что усмирение колониального восстания можно осуществить гораздо легче и главное дешевле при помощи посылки воздушных эскадрилий для бомбардировки селений повстанцев (так называемый метод «управления без оккупации»), чем посылкой дорогостоящих карательных экспедиций из отрядов сухопутных войск. Сеть воздушных баз и складов горючего и смазочного, ремонтных мастерских и т. д., создаваемая вдоль трассы имперских воздушных магистралей, обеспечивает для английского империализма не только контроль и охрану проектируемой железнодорожной системы, но также контроль и охрану, а вместе с ними и господство над великим торговым морским путем из Европы в страны Дальнего Востока через Суэц.

Основной базой этой сети имперских воздушных магистралей был в силу указанных выше соображений избран Египет, в частности треугольник Порт-Саид — Суэц — Каир. Положение этого треугольника на стыке австралийско-азиатского и африканского комплексов Британской империи и стратегические выгоды для воздушных операций «по внутренним линиям», даваемые созданием здесь мощной авиобазы, были оценены теоретиками английской воздушной экспансии еще во время войны 1914—1918 гг. После войны воздушная конференция в 1920 г. в особой резолюции рекомендовала правительству «обратить специальное внимание на жизненную важность Египта для будущего военной авиации». Мотивируя эту резолюцию, автор ее, известный твердолобый Джойнсон-Хикс, указывал: «Египет — это центр и фокус, когда у нас осложнения в Судане, осложнения в Месопотамии и Индии, Египет — центр и узел, через который должна проходить вся наша военная авиация»[1].

Столь важное стратегическое значение треугольника Порт-Саид — Каир — Суэц в центре английской колониальной системы и обусловило его выбор в качестве базы и исходного пункта имперской сети воздушных сообщений. В той будущей великой воздушной Британской империи, которая грезится теоретикам английской воздушной экспансии, Каиру предназначается играть роль воздушной столицы по следующим соображениям:

1. Начиная от Суэца, английские владения тянутся сплошной, непрерывной цепью, окаймляющей Индийский океан с юго-запада и юго-востока вплоть до мыса Доброй надежды и Сингапура, где организуемая военноморская и воздушная база запи-

---

[1] *Татарченко*, Цит. соч., стр. 46.

рает выход из Индийского в Тихий океан. До Сингапура можно отметить только один прорыв в этой цепи британских владений— 250-мильную полосу Сиама, от Виктории Пойнт в южной оконечности Бирмы до Пенанга в Малайе; так как еще в договоре 8 апреля 1904 г. об англо-французской Антанте было произведено разграничение интересов и сфер влияния между Англией и Францией в Сиаме, согласно которому западная часть Сиама попала в зону влияния Англии, а восточная — Франции, то понятно, что этот прорыв в цепи британских владений не считался в Англии сколько-нибудь серьезной угрозой для безопасности будущей воздушной Британской империи[1]. Путь из Багдада в Индию может быть совершен не только вдоль иранского побережья Персидского залива, но и вдоль восточного побережья Аравии, где хозяйничают англичане и откуда они могут блокировать с воздуха южное побережье Ирана.

2. Уязвимость воздушных сообщений через Средиземное море от нападения с воздуха со стороны Франции и Италии, владеющих крупными военновоздушными флотами. Британский империализм принимает все меры к тому, чтобы обезопасить себя от подобных возможностей, искусно играя на противоречиях между Францией и Италией, превращая Гибралтар, Мальту и Кипр в крупнейшие военновоздушные базы, где концентрируются крупные силы английского военноморского и воздушного флота (в августе-сентябре 1935 г. Англия в связи с итало-абиссинским конфликтом в кратчайший срок сосредоточила в этом районе для защиты своих владений и в частности Суэцкого канала от 300 до 400 самолетов). Но все же только выбор треугольника Порт-Саид — Каир — Суэц в качестве исходного пункта сети имперских воздушных сообщений может обеспечить реальную гарантию непрерывности и безопасности воздушных сообщений Британской империи от нападения со стороны других империалистических держав.

Именно этими соображениями и следует объяснить отказ британского империализма от выбора Лондона в качестве основной базы сети имперских воздушных сообщений. Лондон и метрополия оторваны от Британской империи в воздухе европейским континентом. На данном уровне авиационной техники непосредственная воздушная связь с основными владениями Британской империи осложняется обстоятельствами международно-политического характера.

На нынешнем уровне своей техники самолет в отношении экономичности эксплоатации связан дистанциями, и организация транспортной воздушной линии «коммерческого» характера должна предусматривать создание промежуточных аэростанций и баз для остановки через 500—1000 *км*. Только дирижабль дает возможность преодоления больших расстояний без посадки. Отсюда усилия английского правительства наладить строитель-

---

[1] Проникновение японского империализма в Сиам произошло в 1933—1935 гг.

ство дирижаблей как более эффективного орудия имперских сообщений, чем самолет,— усилия, закончившиеся катастрофой дирижабля «R-101» в 1930 г.

На пути же развития самолетных линий английский империализм натыкался прежде всего на европейский континент, преодолеть который без промежуточных остановок и следовательно без согласия иностранных государств предоставить компании Imperial Airways право посадки на своей территории (а это не могло быть получено без согласия английского правительства предоставить взаимное право посадки гражданским самолетам этих государств на территории Англии или ее колоний) было технически невозможно.

Отсюда — отказ британского империализма от выбора Лондона в качестве основной базы будущей имперской сети и выбор для этой цели Каира. Линия Лондон — Каир, пересекающая Европу и зависящая в своем существовании от милостей и одолжения правительств многочисленных европейских государств, через территорию которых она проходит, является лишь подъездным путем или головным перегоном имперской воздушной сети.

Трудность создания обширной сети имперских воздушных сообщений, отдельные линии которой должны были иметь протяжение в несколько тысяч километров каждая и проходить не только по английским, но и по чужим иностранным территориям (Европа, Голландская Индия), а равно необходимость максимально обеспечить район Средиземного моря и Суэца от всякой опасности с воздуха, побудили британский империализм отказаться от политики «блестящей изоляции» Англии в воздухе. Наоборот, все эти обстоятельства властно требовали соглашения с той из держав, которая могла бы максимально способствовать осуществлению проекта сети имперских воздушных сообщений. Такой страной, на помощь которой британский империализм счел наиболее выгодным опереться при сложившейся в эту эпоху (1926—1929 гг.) международно-политической ситуации, была признана Франция. Вот почему английское правительство, поддерживавшее конкурентную борьбу Imperial Airways с французскими воздушными компаниями, было вынуждено переменить фронт и заключить с Францией знаменитое воздушное соглашение, известное под названием англо-французской воздушной Антанты.

Соглашение, заключенное 7 августа 1929 г. в результате переговоров между английским и французским министрами авиации, предусматривало тесное сотрудничество английской и французской военной и гражданской авиации в колониальных странах в Азии, Африке и Южной Америке. Оба правительства предоставляли друг другу право взаимного пользования гражданскими и военными аэродромами и ремонтными базами, соглашались на обмен данными метеорологических станций и пользование радиослужбой и, насколько можно предполагать, на разграничение деятельности воздушных компаний по организации и эксплоатации воздушных линий.

Это далеко идущее воздушное соглашение обозначало:

1) прекращение Англией открытой борьбы с Францией за воздух;

2) совместное сотрудничество обеих империалистических держав в деле применения воздушного флота для подавления национально-революционного движения в своих колониальных владениях и

3) подготовку Англии к войне в воздухе с США (сотрудничество в Южной Америке).

Значение этого соглашения для английского империализма выражалось прежде всего в обеспечении Средиземноморья и Суэца в военновоздушном отношении, в использовании французских воздушных баз в Азии и в Южной Америке, в обеспечении бесперебойной работы головного перегона Лондон — Каир от политических неожиданностей. История организации компанией Imperial Airways этого перегона ясно показывает, насколько существенную помощь оказало англичанам соглашение об англо-французской воздушной Антанте.

К организации головного перегона Лондон — Каир Imperial Airways приступила в 1926 г., т. е. спустя 6 лет после того, как совет гражданской авиации при министерстве авиации разработал первый проект воздушной линии Лондон — Багдад.

Приступая к организации имперской воздушной линии Каир — Багдад, которая должна была явиться первым отрезком имперских магистралей Лондон — Шанхай и Лондон — Австралия, Imperial Airways поставила тем самым вопрос об организации головного перегона этой линии, или подъездного пути к ней, а именно линии Лондон — Каир. Сперва Imperial Airways наметила трассу по маршруту Лондон — Париж — Базель — Генуя — Рим — Неаполь — Корфу — Афины — Крит (Судская бухта) — Тобрук (итальянская Киренаика) — Александрия. Воздушная линия по этому маршруту была открыта в 1929 г., но уже в октябре 1929 г. Imperial Airways была вынуждена изменить намеченный выше маршрут ввиду «невозможности притти к удовлетворительному соглашению с итальянским правительством относительно прибылей от эксплоатации».

На самом деле, судя по раздраженным намекам итальянских газет, настоящая причина изменения маршрута была иной. Получив от итальянского правительства для Imperial Airways разрешение на право полета над итальянской территорией и на право организации регулярной почтовой и пассажирской линии через итальянскую территорию, английское правительство обязалось со своей стороны предоставить итальянским авиационным компаниям такие же права на территории Англии и ее владений.

В силу этого соглашения итальянское правительство приступило к организации воздушной линии, соединяющей Триполи с итальянским Сомали на берегу Красного моря, трасса которой шла через Египет, но неожиданно натолкнулось на отказ правительства Египта разрешить полет итальянским аэропланам над своей территорией. Встревоженное этим отказом, итальянское

правительство, помня о соглашении и прекрасно понимая, что Египет практически является такой же колонией Англии, как Индия или Сингапур, обратилось в Лондон с просьбой о соответствующем разрешении. Как можно думать, оно получило из Лондона вежливый отказ, мотивируемый тем, что Египет является независимым королевством и английское правительство в силу этого не может распоряжаться выдачей разрешений на полет по территории Египта.

Действительно, Египет, фактически являющийся английской колонией, в которой хозяйничают англичане, имеющие свою полицию, свое войско, свои суды и «советника» при короле Фуаде, без «совета», вернее приказания, которого король Фуад не смеет выбрать себе новую жену, формально с точки зрения международного права является независимым государством, могущим вступить даже в Лигу наций, если английский советник короля Фуада сочтет это желательным.

Итальянское правительство, отлично учитывая факт колониальной зависимости Египта от Англии, обратилось в Лондон с просьбой послать распоряжение английскому советнику короля Фуада «посоветовать» последнему дать итальянским авиационным компаниям разрешение на право полета итальянских самолетов над территорией Египта. Просьба итальянского правительства, как можно думать, в силу соглашения с Италией была Лондоном уважена, но король Фуад неожиданно проявил строптивость характера и отказался последовать «совету» своего английского советника.

Итальянцы, понявшие, что их дурачат, в один прекрасный день (это было в конце октября 1929 г.) запретили полет аэропланам Imperial Airways через свою территорию, надеясь этим заставить английское правительство пойти на попятный.

Однако английское правительство, заключившее 7 августа 1929 г. соглашение о воздушном сотрудничестве с Францией, не смутилось и в течение одних суток, используя это соглашение, перенесло трассу своей линии Лондон — Каир с территории Италии на восток, фактически следуя до Белграда вдоль трассы французской воздушной магистрали Париж — Константинополь, пользуясь оборудованными французами аэродромами, ремонтными базами, складами горючего, метео- и радиослужбой.

Новая трасса линии Лондон — Каир с октября 1929 г. шла по следующему маршруту: Лондон — Брюссель — Кельн — Нюрнберг — Вена — Будапешт — Белград — Ускюб (Скоплие) — Афины — Мирабелла (Крит) — Александрия. По этой трассе самолеты Imperial Airways летали в течение всего 1930 г., пока итальянское правительство, понявшее, что его методы воздействия на английское правительство в данных условиях являются бессильными, пошло в свою очередь на попятный. На отчетном собрании акционеров Imperial Airways в 1931 г. председатель сэр Эрик Джеддс сообщил, что правительству удалось притти к соглашению с итальянским правительством и что в ближайшем будущем трасса линии Лондон — Каир снова пройдет по итальянской терри-

тории[1]. Действительно, в 1931 г. компания Imperial Airways снова перенесла трассу линии Лондон — Каир на итальянскую территорию.

В 1934 г. трасса европейского перегона шла по маршруту Лондон — Париж — Бриндизи — Афины — Александрия — Каир протяжением в 3 886 *км*, причем перегоны Париж — Бриндизи и Александрия — Каир путешественники совершали по железной дороге. Французское правительство в период 1930—1933 гг. отказывало Imperial Airways в разрешении использовать Марсель в качестве аэропорта. Imperial Airways удалось добиться согласия французского правительства на использование Марселя в качестве аэропорта только в конце 1934 г.

В конце 1934 г. между Англией и Италией была подписана конвенция о взаимных льготах для воздушного транспорта. Согласно конвенции английские самолеты, идущие в Индию и Южную Африку, могут пользоваться при перелете через итальянскую территорию двумя маршрутами:

1) Рим (Остия) — Неаполь — Триполи — Бенгази — Тобрук и далее либо

2) Рим — Неаполь — Бриндизи и далее.

Кроме того английские самолеты получили право пользоваться некоторыми итальянскими аэродромами. В обмен за эти льготы Италия добилась от Англии для самолетов гражданской авиации, идущих в итальянские колонии — Эритрею и Сомали,— права перелета через английский Судан и права пользования английскими аэродромами в Палестине[2].

Организация отдельных магистралей имперской сети воздушных сообщений была задумана в форме организации отдельных линий — отрезков этих магистралей, составляющих этапы последних. Магистрали австралийско-азиатского комплекса до Бангкока должны были иметь общую трассу, расходясь из Бангкока на север — в Китай и на юг — в Австралию. Строительство австралийской воздушной магистрали имело исключительно важное значение для укрепления позиций британского империализма на Индийском океане и в Индии. Поэтому ему было придано первоочередное значение по сравнению со строительством китайской воздушной магистрали, имеющей задачу укрепления позиций британского империализма в Китае и на Тихом океане, сравнительно второстепенных по сравнению с интересами Англии в Индии и Австралии.

Первоочередной задачей воздушного строительства в данной международно-политической ситуации в кругах английского империализма считалось довести общую трассу австралийской и китайской воздушных магистралей сначала до Индии, затем до Сингапура. Обострение международно-политической обстановки на Тихом океане, угроза войны и экспансия Японии в Голландскую Индию побудили английский империализм осуществить в

---

[1] «Flight», 16 и 23/X 1931, 30/X 1931, p. 1079—1080.

[2] «Times» 11/XII и 13/XII 1934.

первую очередь строительство воздушной линии Сингапур — Порт-Дарвин, отложив на вторую очередь строительство воздушной линии Сингапур — Шанхай.

Австралийская воздушная магистраль
Лондон—Порт-Дарвин—Брисбэн

Организация воздушного пути из Лондона в Австралию через Индию и Сингапур была задумана еще в 1919 г., когда правительство Австралийской федерации установило премию в 10 тыс. ф. ст. любому пилоту, который совершит путь из Англии в Австралию менее чем в 30 дней. Братья Росс и Кей Смит получили премию, сделав в октябре-ноябре 1919 г. перелет из Англии в Австралию в 27 дней 20 часов. С того времени по маршруту Лондон — Австралия было сделано немало полетов пробного и ознакомительного характера в порядке постановки рекордов.

Эти полеты особенно участились после 1926 г., когда на Британской имперской конференции министр авиации Семюэль Хор подчеркнул необходимость установления воздушной связи между Англией и Австралией. В 1927/28 г. по этому маршруту летал капитан Ланкастер, в 1928 г. — Берт Хинклер, поставивший рекорд перелета в 15 дней 12 часов, в 1929 г. — лейтенант Мойр и Кингсфорд Смит, снизивший рекорд Хинклера до 12 дней 22 часов, в 1930 г.—Эми Джойнсон, капитан Метьюс, летчик Кингсфорд Смит и др. Полеты выяснили трудность установления регулярной воздушной связи между Сингапуром и Австралией через Зондский архипелаг из-за тяжелых метеорологических условий.

Строительство австралийской и вместе с тем китайской воздушной магистралей началось с установлением регулярных рейсов между Каиром и Багдадом. На Британской имперской конференции 1926 г. министр авиации Семюэль Хор обещал открыть с января 1927 г. линию Каир — Багдад для эксплоатации. Обещать это было очень легко, ибо Каир и Багдад были уже связаны воздушной почтовой линией, организованной английскими военновоздушными силами, расквартированными в Палестине, Месопотамии и Аравии после мировой войны. Фактически передача этой линии в руки Imperial Airways состоялась в июне 1926 г. Поэтому организация воздушной линии Каир — Багдад фактически означала передачу имеющихся вдоль этой линии авиационных вспомогательных служб компании Imperial Airways, которая открыла движение с 7 января 1927 г. Маршрут линии несколько раз менялся. В 1930 г. трасса шла по следующим пунктам: Александрия — Газа — Багдад — Басра (Бассора) с нерегулярной остановкой у источников Рутба, почти на половине дороги между Газой и Багдадом.

Длина линии составляла 1 812 *км* (1 130 миль).

Этот отрезок воздушной магистрали имеет крупнейшее значение в системе Британской империи в связи с тем, что в конце 1929 г. английское правительство решило приступить к прокладке железнодорожной магистрали Каир — Багдад с выходом к

Средиземному морю в Хайфа, которая благодаря этому становится одним из важнейших портов Британской империи. Вдоль этой магистрали между Багдадом и Хайфа проектировалась законченная в 1934 г. прокладка нефтепровода. Железнодорожная магистраль Хайфа — Багдад в дальнейшем должна быть доведена до трансиндийской магистрали Карачи — Калькутта с целью создать прямую линию Каир — Хайфа — Калькутта, которая явится спинным хребтом английской колониальной системы в Азии. Воздушная линия Каир — Багдад помимо создания скоростной связи между Африкой и Средним Востоком имеет задачей охранять постройку железнодорожной магистрали с воздуха.

С другой стороны, воздушная линия Каир — Багдад прокладывается в подозрительной близости к советской границе. Правительство Ирака по договору 1930 г. предоставило Англии разрешение на организацию нескольких воздушных баз, местоположение которых в большинстве случаев вынесено к северным границам Ирака. По расчетам английских военных специалистов, эскадрильи самолетов могут, опираясь на эти базы, подвергнуть бомбардировке Баку и нефтяные промыслы. Imperial Airways одновременно развернула усердную работу по изысканию на территории Курдистана посадочных площадок, где «мимоходом» и на «всякий случай» создаются и строятся бензинохранилища и устанавливается оборудование. Так английский империализм готовится к нападению на СССР с воздуха.

30 марта 1929 г. компания Imperial Airways продолжила воздушную магистраль Каир (Александрия) — Багдад — Басра до Карачи по маршруту Басра — Бушир — Лингех — Джаск — Гвадар — Карачи. 30 декабря 1929 г. индийское правительство по соглашению с Imperial Airways продолжило магистраль от Карачи на Гайдерабад — Джодхпур (Jodhpur) — Дели.

Таким образом к 1930 г. воздушный путь из Лондона в Индию был закончен. С его строительством стало возможным перебросить почту из Лондона в Индию в течение 6½ дней, в Ирак — 3½ дней, в Каир — 2½ дней. Немудрено поэтому, что перевозки почты по этой линии, как показывает следующая таблица, приняли довольно крупные размеры [1]:

Годы	В тоннах	
1929/30	45,5	
1930/31	53,5	(4,5 млн. писем)
1932	60,0	
1933	73,4	

Организация воздушного пути из Англии в Индию была первым серьезным успехом воздушной экспансии британского империализма, который немедленно приступил к строительству дальнейшего этапа магистрали — строительству трансиндийского перегона. В 1931 г. от Дели магистраль должна была быть продолжена по маршруту Дели — Аллахабад — Калькутта (длиной

[1] «Flight», 14/IX 1933, 30/X 1931, 11/II 1934.

в 1 370 *км*). Экономический кризис, крепко ударивший в конце 1930 г. по Англии и Индии, затормозил строительство дальнейших этапов австралийской воздушной магистрали. Правительство Индии отказалось заключить договор (и следовательно выдачу субсидий) с Imperial Airways на организацию воздушных сообщений между Дели, Рангуном и Сингапуром в силу финансовых затруднений. Все изыскательские и строительные работы были прекращены [1].

Отказ правительства Индии субсидировать строительство отрезка Дели — Сингапур, бывший своего рода уступкой индийской буржуазии, затормозил строительство австралийской магистрали вплоть до 1933 г., когда в связи с обострением положения на Тихом океане и японской экспансией в «Южные моря» (Голландскую Индию и Австралию) у индийского правительства неожиданно обнаружились необходимые деньги, несмотря на обострение кризиса по сравнению с 1930 — 1931 гг.

Другим «пятном на политическом ландшафте индийского пути» явился отказ со стороны Ирана возобновить концессию Imperial Airways, истекавшую в апреле 1932 г., на право полета и посадки на иранской территории. Воздушный путь Лондон — Индия был прерван от Багдада до Карачи. Imperial Airways надеялась конечно, что «иранское правительство признает международную важность воздушного сообщения и его цену для Ирана», но на всякий случай «при полной поддержке британского правительства» готовила новую трассу вдоль арабского побережья Персидского залива.

По мнению «Flight» [2], «этот путь конечно будет менее удобен. Он идет по внешней стороне полукруга вместо внутренней. Это обусловливает бо́льший налет миль (mileage), в особенности если будут пользоваться, как сейчас, самолетами... Вдоль иранского побережья горы подходят непосредственно к морю по большей части пути. Арабский берег — все время равнина, и низменные бухты и закрытые (берегами) воды более часты на арабском, чем на иранском берегу. Самолетам, идущим вдоль берега, придется делать обход во много миль. Часть побережья вдоль этого перегона носит знаменательное название Пиратского берега. Нет никаких сомнений, что альтернативный путь не будет так удобен для Imperial Airways».

Благодаря захвату Англией Бахрейнских островов компании Imperial Airways удалось в конце концов организовать альтернативную трассу перегона вдоль арабского побережья по маршруту Басра — Ковейт — Бахрейн — Шарьях — Гвадар — Карачи.

В течение трех лет правительство Индии под влиянием кризиса медлило со строительством перегона от Дели до Рангуна. Эта оттяжка несомненно обусловила в известной степени заключение соглашения между английским и французским правительст-

---

[1] «Flight», 14/VIII 1931, 24/VI 1931, 17/VII 1931, 3/VII 1931; 26/VI 1931, 22/V 1931. «Times», 26/VI 1931.

[2] «Flight», 30/X 1931, p. 1079—1080.

вами о совместной организации магистрали Лондон — Париж — Шанхай, согласно которому намечалось распределение эксплоатации отдельных участков всего пути между английской и французской воздушнотранспортными компаниями. Магистраль была разбита на зоны. Французам была поручена эксплоатация отрезка пути от Парижа до Багдада через Константинополь, Imperial Airways получила зону от Багдада до Рангуна (Бирма), далее снова шла французская зона. Это распределение проектируемой магистрали по зонам работы носило временный характер. В дальнейшим предполагалось, что, когда вся магистраль Лондон — Париж — Шанхай будет открыта для эксплоатации, английские и французские компании будут летать вдоль всего маршрута на равных правах и основаниях.

В 1933 г. правительство Индии под давлением из Лондона в конце концов нашло в бюджете требуемые средства и заключило договор с Imperial Airways об организации последней еженедельных рейсов в обоих направлениях между Карачи и Сингапуром через Калькутту, Акиаб и Рангун. Срок соглашения — 5 лет, начиная с того момента, когда вступит в эксплоатацию отрезок магистрали Сингапур — Австралия, что произошло в декабре 1934 г. Согласно договору правительства Индии, администрация Сингапура и правительство Малайи обязуются принять на свой счет издержки по сооружению, оборудованию и обслуживанию аэродромов и прочих наземных устройств, радио- и метеослужбы и предоставить Imperial Airways субсидию (40 тыс. ф. ст. в первый год эксплоатации, по 30 тыс. ф. ст. во втором и третьем годах и по 20 тыс. ф. ст. ежегодно в последние два года действия договора) кроме надбавки по договору за перевозку 1 фунта почты, исчислявшейся в зависимости от расстояния. Рейсы между Карачи и Сингапуром должны были быть организованы Imperial Airways и индийской воздушной транспортной компанией Indian Transcontinental Air Lines, организуемой на совместных началах правительством Индии, Imperial Airways и компанией Indian National Airways, которая имеет своей задачей организацию воздушных подъездных путей в северной Индии к имперской магистрали[1]. Пуск в эксплоатацию отрезка Дели — Сингапур состоялся в течение 1933 г. В июле был пущен в эксплоатацию перегон Дели — Калькутта, в октябре — перегон Калькутта — Рангун, в декабре — Рангун — Сингапур.

Одновременно с подписанием договора с Imperial Airways правительство Индии развернуло энергичную работу по созданию сети индийских воздушных линий, которые должны явиться подъездными путями к имперской магистрали. Согласно проекту директора гражданской авиации в Индии капитана Тиммса[2] компания Indian National Airways организовала в 1933 г. подъездные воздушные пути в северной Индии в составе воздушных линий: 1) Калькутта — Дакка (важный центр восточной Бенгалии и Асса-

---

[1] «Flight», 5/I 1933, 14/IX 1933, 11/V 1933, 2/XI 1933.
[2] «Flight», 14/XII, p. 1254; 21/XII 1933, p. 1277—1278; 14/IX 1933.

ма), 2) Калькутта — Рангун (столица Бирмы) и 3) Карачи — Лагор (столица провинции Пенджаб) [1].

Компании Tata Air Lines было поручено организовать подъездные пути в южной Индии. Эксплоатируемая этой компанией с 15 октября 1932 г. почтовая воздушная линия Карачи — Бомбей — Пуна — Беллари — Мадрас (длиной в 1 400 миль) будет доведена до Коломбо (остров Цейлон). Одновременно организуется линия Калькутта — Бомбей длиной в 1 050 миль. Создаваемая сеть индийских воздушных линий связывает с магистралью важнейшие центры Индии.

В 1935 г. в южной Индии началось строительство 6 аэродромов [2].

Пуск в эксплоатацию отрезка магистрали Сингапур — Порт-Дарвин — Брисбэн (Австралия) состоялся в декабре 1934 г. Правительство Австралийской федерации поспешило закончить возможно скорее строительство и оборудование трассы австралийской магистрали [3].

Причиной этой спешки явились весьма веские соображения политического и военного порядка. Обозначившаяся к 1933 г. угроза экспансии японского империализма в Сиам и Голландскую Остиндию (японское предложение Голландии заключить «договор о ненападении» под условием предоставления Японии нефтяных концессий в Голландской Остиндии и в голландской части острова Борнео, предоставления японским гражданам права колонизации в голландских колониях) встревожила британский империализм. Противоречия экономического и политического характера между Англией и Японией в Китае, равно как угроза Австралии со стороны Японии и японский демпинг обозначились к этому времени достаточно ясно, и только надежда использовать Японию в качестве орудия войны против Советского союза и затем против США заставляет английских твердолобых платить дорогую цену за японскую дружбу. Но слишком опасный для интересов британского империализма характер этой дружбы заставляет твердолобых в то же время принимать некоторые меры, которые могли бы гарантировать интересы британского империализма от аппетитов и посягательств японского «друга» и вероятно тайного союзника. Утверждение японцев в Голландской Индии или португальских колониях (остров Тимор) поставило бы японский империализм в слишком близкое и опасное соседство с Австралией, создавая для Японии опорную базу для дальнейшей экспансии в Австралию и Новую Зеландию. Поэтому британский империализм спешит принять меры, чтобы преградить путь своему японскому другу-конкуренту. На Сингапурской военноморской конференции в январе-феврале 1934 г. было решено превратить Сингапур в Гибралтар Дальнего Востока,

---

[1] «Flight», 9/V 1935, p. 515; Revue Aeronautique Internationale, 1935, июнь стр. 220.

[2] «Flight», 14|IX 1933, 13/VI 1935, p. 646.

[3] «Aviation», 1935, январь, стр. 26.

срочно закончить создание морской базы, усилить гарнизон Сингапура и создать для его охраны с воздуха мощную военновоздушную базу.

Крупные морские и воздушные базы создаются на побережье Австралии, в частности в Порт-Дарвине.

Одновременно принимаются меры и другого порядка. Промелькнувшие в европейской печати сообщения, что английское правительство гарантировало Голландии целость ее остиндских владений и ведет переговоры с Португалией о покупке за 10 млн. ф. ст. острова Тимор (133 тыс. *км*², 70 тыс. жителей), имеющего крупное стратегическое значение, несмотря на опровержение этих сообщений Foreign Office, скорее правдоподобны, чем ложны, ибо практика Foreign Office в прошлом дает немало прецедентов подобного рода, хотя бы например известный Виндзорский договор (Windsor Treaty) 1899 г., в силу которого английское правительство гарантировало Португалии целость колоний чуть ли не на другой день после соглашения с Германией о разделе этих колоний. Интересы британского империализма делают такую гарантию необходимой, и повидимому она действительно дана, но по соображениям дипломатического характера держится в тайне и усердно опровергается Foreign Office.

Ускорение строительства имперской магистрали несомненно находится в тесной связи с этими мерами британского империализма по защите Австралии. Создание воздушного сообщения с Сингапуром имело задачей ускорить связь с важнейшим стратегическим пунктом, запирающим вход и выход из Тихого в Индийский океан.

Строительство отрезка Сингапур — Порт-Дарвин ускоряет связь с Австралией, включая сеть австралийских воздушных линий в имперскую сеть, причем для обеспечения бесперебойности этой связи в кругах работников английской гражданской авиации выдвигается проект организации альтернативной трассы через северную часть Новой Гвинеи, принадлежащую Англии, параллельно трассе через острова Ява и Тимор. Здесь проектируется выстроить 20 аэродромов.

Трасса австралийской воздушной магистрали в начале 1935 г. шла по следующему маршруту:

Лондон —Париж — Бриндизи — Афины — Александрия—Каир — Газа — Багдад — Басра — Ковейт — Бахрейн — Шарьях — Гвадар — Карачи — Джодхпур — Дели — Аллахабад — Калькутта — Акиаб — Рангун — Бангкок — Алор-Стар — Сингапур — Батавия — Сурабайя — остров Сумбава — остров Тимор — Порт-Дарвин — Брисбэн (Австралия).

Общее протяжение австралийской магистрали составляет 11 600 миль, или 18 560 *км*. Продолжительность полета до Сингапура (Малакка) — 9 дней, до Брисбэна — 12 дней.

Эксплоатация отрезка австралийской магистрали Сингапур—Брисбэн находится в руках австралийской компании Quantas Empire Airways, созданной Imperial Airways совместно с австралийской компанией воздушных сообщений Quantas.

В 1936 г. проектируется установление воздушных сообщений между Австралией и Новой Зеландией и Австралией и Новой Гвинеей.

Дальневосточная, или китайская, магистраль
Лондон—Шанхай

Строительство китайской магистрали отнесено британским империализмом во вторую очередь главным образом в силу того, что интересы Англии, связанные со строительством австралийской воздушной магистрали, преобладают над интересами, которые должна представлять в странах Дальнего Востока китайская магистраль, и ввиду того, что до Бангкока китайская и австралийская магистрали идут по одной трассе. В сущности выбор первоочередности строительства приходилось делать между отрезками Бангкок — Шанхай и Алор-Стар (Бангкок) — Порт-Дарвин. Стремление поставить преграду японской экспансии в Индонезию и Австралазию решило выбор в пользу австралийского окончания трассы, тем более что проект сети имперских воздушных сообщений, утвержденный в 1926 г., понимал в первую очередь под Дальним Востоком Австралию.

Тем не менее проект организации воздушного сообщения между Лондоном и Шанхаем не раз обсуждался на страницах печати и дискутировался в авиационных кругах, ввиду того что интересы британского империализма в Китае, хотя и уступают британским интересам в Индии и Австралии, но все же достаточно значительны, чтобы оправдать необходимость строительства отрезка Бангкок — Шанхай, создающего воздушное сообщение между Англией и Китаем. И по вложению капиталов и по участию в китайской торговле Англия успешно конкурирует с Японией и США за преобладающее влияние в Китае. В портах и крупнейших центрах Китая (Шанхай, Кантон, Фучжоу, Ханькоу, Тянцзин) имеются крупные английские концессии; важные в стратегическом отношении пункты (Гонконг, Вей-Хай-Вей) либо являются английскими владениями, либо оккупированы английскими гарнизонами и флотом.

В разделе Китая, проектируемом империалистскими державами, Англия стремится получить свою долю. Захваты Японии в Китае достаточно больно бьют по английским империалистическим аппетитам, а обострившаяся в последние годы угроза войны на Тихом океане и экспансия Японии в «Южные моря» угрожают Австралии и Новой Зеландии.

В связи с этим английское правительство было вынуждено в 1933—1934 гг. приступить к подготовительным работам и изысканиям китайской воздушной магистрали, не дожидаясь окончания строительства австралийской. Весной 1934 г. в иностранной печати появились сообщения о том, что Англия ведет переговоры с нанкинским правительством о получении концессии на строительство воздушных линий в Южном Китае, которые должны были быть увязаны с имперской воздушной магист-

ралью Англия — Китай. Китайская газета «Шуньбао» (14/III 1934) сообщила, что нанкинское и английское правительства уже подписали по инициативе Англии соглашение об открытии воздушного сообщения между Лондоном и Шанхаем через Индию—Сингапур—Гонконг.

Трасса китайской воздушной магистрали намечалась по сообщениям английской печати от Рангуна по следующему маршруту: Рангун — Бангкок — Сайгон—Ганой—Гонконг—Кантон — Амой—Фучжоу—Шанхай.

Английские империалисты рассчитывали, что на территории Китая дальневосточная магистраль может вести конкурентную борьбу с воздушной линией Кантон—Шанхай —Нанкин, эксплоатируемой американской компанией China National Aviation Corporation.

Роль опорной базы английской воздушной компании в Китае отводилась в проектах английских империалистов созданному еще в 1928 г. в Гонконге Обществу дальневосточной авиации (капитал 500 тыс. долл.), организовавшему летную школу с аэродромом и соответствующими наземными службами [1].

Однако расчеты английских империалистов на организацию трассы китайской воздушной магистрали по территории Китая не оправдались. Прежде всего нанкинское правительство под давлением Японии весной 1935 г. отказало Англии в концессии на организацию воздушной магистрали и подъездных линий по побережью Китая, мотивируя свой отказ тем, что его разрешение на эту концессию может быть использовано Японией для требования от Китая концессий на организацию новых японских воздушных линий на китайской территории.

Другой, еще более существенной причиной провала планов организации воздушной магистрали по территории Китая явилась японская экспансия в «Южные моря», в частности в Сиам. Строительство Японией военноморских и авиационных баз в Южнокитайском море, захват Японией господствующих экономических и политических (секретное военное соглашение между Сиамом и Японией, в силу которого реорганизация военных сил Сиама поручена японской военной миссии, поставки оружия японскими фирмами для сиамской армии, хлопоты японских фирм, повидимому увенчавшиеся успехом, о получении концессии на прорытие через перешеек Кра канала, дающего выход из Южнокитайского моря и Тихого океана в Индийский океан, минуя Сингапур) позиций в Сиаме создали непосредственную угрозу важнейшей английской базе на Тихом океане — Сингапуру. В результате проникновения японского империализма в Сиам английскому империализму приходится думать о защите Сингапура от возможных нападений со стороны Японии. По мнению сингапурской газеты «Straits Times» (16/II 1935), в результате японской экспансии Сиам выпал из английской стратегической схемы. Его должно заменить британское Борнео (северная часть ост-

[1] «Flight», 25/I 1934.

рова Борнео). Новая стратегическая линия обороны Великобритании пройдет от Гонконга через британское Борнео до Порт-Дарвина на севере Австралии.

Эти причины побудили английский империализм избрать новую трассу для китайской воздушной магистрали в обход Сиама и французского Индо-Китая. Согласно сообщению английского журнала «Aéroplane»[1], английское министерство решило трассировать китайскую воздушную магистраль по маршруту Сингапур—Саравак (британское Борнео) — Лабуан (британское Борнео)—остров Палаван (Филиппинские острова)—Манилла (остров Люсон в группе Филиппинских островов)—Гонконг. Эта трасса китайской воздушной магистрали дает связь с американской воздушной линией Сан-Франциско — Манилла, что в условиях конкурентной борьбы Японии, США и Англии на Тихом океане является фактом немаловажного политического значения.

Весной 1935 г. представители английского министерства авиации совершили пробный опытный рейс по новой трассе в целях изучения условий ее эксплоатации. Выбор новой трассы особенно подчеркивает значение Гонконга как воздушной базы. На превращение этого порта в воздушную базу мирового значения английское правительство ассигнует 150 000 ф. ст.

Пуск в эксплоатацию китайской воздушной магистрали намечен на конец 1935—начало 1936 г.

Африканская воздушная магистраль

Лондон—Каир—Кептаун

Весьма важное значение в глазах английских империалистов имеет организация трансафриканской имперской магистрали от Каира до Кептауна (Капштадта). Опытные полеты разведывательного характера были начаты еще в 1920 г. и продолжались до 1926 г. (полеты Пьера Ван-Райневельда, Аллана Кобхема).

В 1926/27 г. Northern Rodesia Aerial Service & Ceneral Transport C⁰ проектировала организовать ряд опытных полетов между Хартумом и Кисуму по маршруту Хартум — Малакаль — Монгалла — Бутиаба — Джинжа — Кисуму через территорию Судана — Кении — Уганды дистанцией в 1 242 мили, но после аварий нескольких самолетов отказалась от установления регулярной воздушной линии.

На Британской имперской конференции 1926 г. английское правительство в лице министра авиации Семюэля Хора подчеркнуло важность создания воздушного пути через африканский континент. Однако технические и метеорологические условия полета оказались столь тяжелыми, что до 1929 г. английское правительство было принуждено отказаться от своего проекта.

От Каира до Кептауна предстояло пройти около 5 300 миль. Самым легким являлся северный участок пути от Каира до озера

---

[1] «Aéroplane», 3/IV 1935.

Виктории-Ньянца вдоль течения Нила. Наоборот, центральный участок пути от озера Виктории-Ньянца до Аберкорна (южный угол озера Танганайки) представлялся почти непроходимым. Пересекаемые районы были покрыты тропическими лесами и густыми кустарниками (буш), что делало всякую посадку не на аэродромах исключительно опасной, если не невозможной вовсе. Некоторые места были вовсе лишены дорог, а применение транспорта на волах было невозможно из-за мухи це-це. Недостаток питьевой воды (местность большей частью покрыта болотами), рои москитов и белые муравьи еще больше ухудшали положение. Достаточно сказать, что посадочные площадки приходилось расчищать, вырубая тропические леса и расчищая джунгли, выкорчевывая тысячи деревьев и сравнивая с землей холмы-муравейники высотой до 26 футов и диаметром до 45 футов.

В Н'Дола (аэродром к юго-западу от озера Танганайки) 700 туземцев, работавших 5 мес. по расчистке аэродрома, вынесли в корзинах около 25 тыс. *т* земли. Атмосферные условия характеризовались обилием тропических штормов, особенно вдоль озера Танганайки, где условия погоды менялись по нескольку раз в день. Южный отрезок магистрали от Аберкорна (южный угол озера Танганайки) до Кептауна за исключением северной Родезии не представлял особых трудностей для полета.

Министерство авиации, убедившись в трудностях организации воздушной линии через восточную половину Африки, подняло вопрос об организации воздушной линии Лондон — Кептаун вдоль западного побережья Африки. Трасса этой линии, считавшейся более «коммерческой» и безопасной, чем воздушная магистраль вдоль восточной половины Африки, проектировалась по маршруту Лондон — Гибралтар — Марокко — Рио де Оро — Батхерст — Дуала — Лагос — Уольфиш-бей [1] — Людеритц-бей — Кептаун. По этому маршруту в 1929 г. даже состоялся опытный полет Аллана Кобхема.

Но хотя метеорологические условия полета по трассе вдоль западного побережья Африки оказались гораздо более благоприятными, чем метеорологические условия восточной трассы, и хотя организация дорогостоящих в условиях тропических джунглей аэродромов была вдоль западной трассы ненужной, так как при полете на гидросамолетах каждая речка, впадающая в Атлантический океан вдоль западного побережья Африки (а этих речек бесчисленное количество), являлась удобным природным и требовавшим минимальных затрат гидродромом для посадки, однако английское правительство решило предпочесть восточную трассу по соображениям «имперского характера»: западная трасса, хотя более коммерческая (дешевая) и безопасная, шла почти на всем протяжении через владения других государств — Франции, Португалии, Испании, и следовательно возможность эксплоатации, создаваемая имперской магистралью, ставилась в зависимость от милости и одолжения этих государств. Наоборот, восточ-

---

[1] Бей (bay) — бухта.

ная трасса, хотя и более дорогая и более опасная, шла на всем своем протяжении исключительно через английские владения и колонии. В этом отношении она была действительно «имперской магистралью», связывающей в одно целое цепью колониального угнетения английские колонии, расположенные вдоль восточного берега Африки от Египта до Южноафриканского союза, была мощным орудием и агентом британского империализма в этих районах Африки.

Наконец еще один весьма веский довод говорил в пользу восточного варианта трассы. После окончания мировой войны 1914—1918 гг. английское правительство приступило к реализации проекта создания Трансафриканской железнодорожной магистрали от Каира до Кептауна, предложенного еще Сесилем Родсом для связи всех английских владений в Африке в одно целое. Постройка железнодорожной магистрали Каир — Кептаун делала Англию хозяйкой всей восточной половины африканского континента, но до войны 1914—1918 гг. эта постройка не могла быть осуществлена, ибо германские колонии в Восточной Африке (Германская Восточная Африка — нынешняя Танганайка) врезывались клиньями в Британскую империю в Африке, разрывая связь между английскими владениями на севере (Египет, Судан) и на юге Африки (Родезия, Южноафриканский союз). После того как Англии в силу Версальского мирного договора и при помощи Лиги наций удалось включить германские владения в Африке в свою колониальную систему, проект Сесиля Родса о Трансафриканской железнодорожной магистрали мог наконец получить осуществление. В настоящее время англичанами закончена постройка двух участков Трансафриканской железнодорожной магистрали: северного — от Каира до Хартума и южного — от Кептауна до Брокен-Хилль в северной Родезии. Участок пути от Хартума до Порт-Белль (Энтеббе) на северном берегу озера Виктории-Ньянца подготовляется сейчас к постройке. Кроме того имеется железнодорожная линия, соединяющая Порт-Белль с Момбасса на Индийском океане через Найроби — столицу английской колонии Кении. Таким образом воздушная магистраль Каир—Кептаун фактически шла вдоль трассы железнодорожной магистрали, охраняя последнюю с воздуха, укрепляя английское могущество в Египте, Судане и на других территориях Африки. Поэтому английское правительство решило выбор в пользу восточной трассы, хотя она являлась гораздо менее выгодным в коммерческом отношении вариантом трансафриканского воздушного пути, чем западная трасса.

Исходной точкой трансафриканской воздушной магистрали является Дикейла, в нескольких милях к западу от Александрии, где выстроен гидропорт, так как полет вверх по течению Нила производится на летающих лодках.

Перелет через Африку с севера на юг проектировался в 8 дней, а весь путь от Лондона до Кептауна—в 10 дней, что дает сокращение по сравнению с пароходом на 7 дней. Кроме того связываются воздушной связью районы африканского бездорожья—Хар-

тум, Кисуму и Брокен-Хилль, путешествие между которыми требовало нескольких недель пути.

Само собой разумеется, что открытие воздушной магистрали длиной более 5 тыс. миль не могло произойти сразу.

После подписания договора с министерством авиации 22 октября 1930 г. компания Imperial Airways пустила в регулярную эксплоатацию 28 февраля 1931 г.[1] северный отрезок магистрали— от Каира до Найроби. В 1932 г. был пущен в эксплоатацию южный участок Найроби — Кептаун.

Контракт с правительством об организации линии был построен по типу соглашения об организации линии Лондон — Карачи, расходы по строительству распределялись между правительством Англии и администрацией колоний, которые пересекала магистраль. Так например, согласно договору правительство Южноафриканского союза должно было дать 400 тыс. ф. ст. субсидии в течение 5 лет. Кроме того компании Imperial Airways уплачивалась надбавка за каждый перевезенный фунт груза в зависимости от расстояния.

Объем перевозок рос быстрыми темпами[2]: в 1931 г. — 5,5 *т*, в 1932 г. — 15,9 *т* и в 1933 г. — 24,7 *т*.

Нынешняя (1934 г.) трасса линии идет по следующему маршруту: Каир — Ассиут — Ассуан — Уади Хальфа — Хартум — Кости — Малакаль — Джуба — Энтеббе — Кисуму — Найроби — Моши — Додома — Мбейя — Мпика — Брокен-Хилль — Сольсбери — Булавайо — Питсбург — Иоганнесбург — Кимберлей — Виктория-Вест — Кептаун (разрядкой указаны места ночных остановок).

Продолжительность полета по маршруту Лондон — Кептаун составляет 9 дней.

Строительство африканской воздушной магистрали стимулировало развитие сети местных воздушных линий в различных колониях Англии в Африке, являющихся подъездными путями к магистрали. Такие подъездные воздушные линии были выстроены в Южноафриканском союзе, в Родезии, Кении, Танганайке и т. д.

Английская воздушная экспансия в Африке развивается в следующих направлениях.

Вдоль восточного побережья Африки

Созданная в 1931 г. в Южноафриканском союзе при содействии Imperial Airways компания Union Airways организовала к началу 1934 г. воздушные линии:

1. Иоганнесбург — Дурбан длиной в 533 километра.
2. Кептаун — Порт-Елизабет — Дурбан (провинция Наталь) длиной в 1 475 километров.

Воздушную линию Кептаун — Дурбан в 1936 г. проектируют продолжить на север вдоль побережья португальской восточной Африки (или Мозамбика) до Дар-эс-Салам (порта в английской

---

[1] «Flight», 6/III 1931.
[2] «Flight», 14/IX 1933, 11/II 1934.

колонии Танганайка). В дальнейшем линия Кептаун — Дар-эс-Салам должна быть продолжена в двух направлениях:

1. Вдоль восточного побережья Африки через английскую колонию Кению, итальянское, английское и французское Сомали, англо-египетский Судан и Египет до Каира и Александрии, создавая английскую восточноафриканскую магистраль, вернее, цепь аэродромов и воздушных баз вдоль восточного побережья Африки для охраны Индийского океана и торгового морского пути через Суэцкий канал и Красное море от нападений с воздуха.

2. От Дар-эс-Салама на Сейшельские острова — Маладивские острова — Лаккадивские острова — Бомбей (Индия), создавая индо-африканскую воздушную магистраль, задачей которой является военно-полицейский контроль над западной частью Индийского океана и над морским торговым путем через Суэц.

Обе проектируемые воздушные магистрали имеют ярко выраженное военно-колониальное назначение.

Вдоль западного побережья Африки

В юго-западной Африке компания South West African Airways, возникшая при содействии германского капитала, организовала воздушную линию Виндгук — Мариенталь — Кетманхоп — Эпингтон — Кимберлей протяжением 1 308 километров.

В 1935 г. Imperial Airways удалось подчинить компанию South West African Airways своему влиянию и добиться согласования работы организованной ею линии с работой своих линий.

Одновременно в конце 1934 г. министерство авиации предложило Imperial Airways форсировать строительство английских воздушных линий в Западной Африке (для противодействия французской воздушной экспансии — см. главу III) и создать воздушную магистраль, связывающую английскую колонию в Восточной Африке и в частности побережье Красного моря с английскими колониями в Западной Африке (Нигерия, Золотой берег, Сиерра-Леоне, Гамбия).

Для этой цели Imperial Airways весной 1935 г. организовала совместно с английской пароходной компанией Elder Dempster Lines воздушнотранспортную компанию Elder Colonial Airways. Эта компания, согласно проектам английского министерства авиации, ставит своей задачей:

1. Организацию воздушной магистрали, связывающей английские колонии в Восточной Африке с английскими колониями в Западной Африке. Министерство авиации проектирует трассу этой линии по маршруту Хартум (англо-египетский Судан) — Кано (Нигерия) — порт Лагос (Нигерия).

2. Организацию сети английских воздушных линий по побережью Гвинейского залива. Компания Elder Colonial Airways должна организовать английскую воздушную линию, идущую от порта Лагос на северо-запад через французскую колонию Дагомею, английскую колонию Золотой берег, французскую

колонию Берег слоновой кости, негритянскую республику Либерию, английскую колонию Сиерра-Леоне и далее до Батхерста в английской колонии Гамбия.

Эти проекты организации воздушных линий показывают, что Imperial Airways исподволь приступает к созданию английской воздушной магистрали вдоль западного побережья Африки. Компания Elder Colonial Airways организует центральный участок западноафриканской воздушной магистрали от порта Лагос (Нигерия) до Батхерста (Гамбия). Компания West African Airways организует воздушное сообщение между Кептауном и портом Лагос. В результате английскому империализму остается только организовать отрезок Батхерст—Лондон, что, учитывая наличие оборудованной трассы французской трансатлантической магистрали (см. главу III) от Дакара до Казабланки, не является особо трудной задачей.

К этому нужно добавить, что в период 1929—1935 гг. английские военные гидросамолеты не раз совершали пробные беспосадочные полеты между Англией и Португалией и что современные самолеты новейших конструкций периода 1933—1935 гг. могут совершать перелет Лондон — Португалия — Мадейра (или Канарские острова) — Батхерст (Гамбия), нуждаясь при нормальной коммерческой транспортной нагрузке максимум в двух точках для промежуточной посадки (Португалия и Мадейра, либо Канарские острова).

Линия Хартум — Кано — порт Лагос должна связать английские колонии в Восточной Африке с английскими колониями в Западной Африке [1].

Североатлантическая воздушная магистраль

Несколько иные цели и задачи, чем цели и задачи сети имперских линий, утвержденной Британской имперской конференцией 1926 г., ставили перед собой попытки английского правительства организовать воздушную связь между метрополией и английскими владениями и колониями в Америке. Здесь в создании такой воздушной линии решающее слово имели интересы подготовки войны против США.

Географические условия важнейшего театра этой войны — Атлантического океана, — а именно отдаленность расстояний (от Нью-Йорка до Ливерпуля по кратчайшему маршруту 3 160 миль, т. е. 4 600 *км*), приводят английских и американских военных экспертов к выводу, что в случае войны Англии с США авиации будет суждено сыграть крупнейшую, если не решающую роль. И американские и английские военные эксперты одинаково предсказывают, что будущая война между Англией и США выльется в форму крейсерско-каперской войны для уничтожения морской торговли и налетов воздушных эскадрилий на берега враждебной страны для разрушения жизненных центров последней.

---

[1] «Flight», 2/V 1935, стр. 460 и 482; «Aéronautique», 1935, март и февраль; «Rivista Aéronautica», 1935, май, стр. 368—370.

В этом отношении Англия имеет крупное преимущество перед США. В то время как США не имеют ни одного пункта вдоль атлантического побережья Европы, который бы мог явиться базой для воздушного налета на Лондон, Англия имеет вдоль атлантического побережья США цепь военноморских баз, начиная от Канады (Галифакс) до Британской Гвианы (Джорджтаун), через Бермудские острова, Багамские острова (Нассау), Ямайку (Кингстаун), острова Барбадос и Тринидад. Эта цепь военноморских баз тянется вдоль всего атлантического побережья США, замыкая его с востока и находясь на расстоянии не более 600 миль от Нью-Йорка и Панамского канала, являющихся самыми жизненными центрами США.

Как показала практика американских воздушных маневров в 1929 г., «защитные вооружения Нью-йоркского порта были частично разрушены снарядами, сброшенными с гигантского военного бомбовоза, который пролетел 600 миль без остановки при самой неблагоприятной погоде». В период 1929—1934 гг. скорость самолета почти удвоилась, что еще более остро подчеркивает возможность организации налета из английских военноморских и воздушных баз на важнейшие пункты атлантического побережья США. С другой стороны, Панамский канал является самым важным в стратегическом отношении, хотя и самым уязвимым пунктом в системе американской колониальной империи, и поэтому интерес английского правительства к организации воздушной линии по островам Караибского моря, являющегося центром стратегической обороны США, вполне объяснимо и понятен с военной точки зрения: развитая сеть линий гражданской авиации с сетью аэродромов, ремонтных баз, складов горючего, метео- и радиослужбой и другими вспомогательными установками обеспечивает свободу маневроспособности боевого воздушного флота.

Первые попытки английского правительства проложить воздушную линию от Бермудских островов к Британской Гвиане относятся к 1919 г., но ввиду их неудачи дело было отложено и не получило особого развития до 1929 г., когда была создана особая воздушная компания Atlantic Airways, выдвинувшая проект соединения Британской Гвианы, Венесуэлы (где имеются значительные английские интересы в разработке нефтяных источников), Британской Вестиндии и Канады самолетной линией с субсидией английского правительства и правительств английских колоний у восточного побережья Америки.

Правление компании Atlantic Airways, в котором по весьма странной «игре случая» или «совпадению» большинство членов оказалось военными, разработало проект создания обширной воздушной сети над Караибским морем, связанной с основной атлантической воздушной магистралью Канада — Бермудские острова — Багамские острова (Нассау) — Ямайка — Венесуэла — Тринидад — Британская Гвиана. Проект предусматривал строительство воздушных веток или подъездных путей от этой основной магистрали из Ямайки на юг — в Колумбию и Панаму, на восток — в

Порто-Рико и на Малые Антильские острова, на запад—в Британский Гондурас, государства Центральной Америки и Мексику, на север — из Нассау в Гаванну (остров Куба) и Флориду. Хотя внешним мотивом организации такой обширной воздушной сети была выставлена необходимость конкуренции с американскими воздушными линиями, проложенными через Карибское море и вдоль восточного побережья Южной Америки, основной причиной, по словам «Manchester Guardian Commercial», все же явились стратегические соображения: «В настоящее время при прокладке линий руководятся лишь военными интересами, что не способствует вообще развитию авиационной промышленности. Трансокеанское коммерческое воздушное сообщение является настоятельной необходимостью для империи, в которую входят не только континенты, но и многие группы мелких островов и территорий, легко поддающихся иностранному влиянию со стороны соседних стран. Установление имперского воздушного сообщения между этими группами слишком важно для империи, чтобы им можно было пренебречь».

Воздушная антанта с Францией (соглашение 7 августа 1929 г.) дала лишний толчок этим проектам организации воздушной сети над Карибским морем и основной атлантической магистрали. Французская воздушная компания Aèropostle (фирмы Латекоэр) строила обширную воздушную сеть вдоль восточного побережья Южной Америки от Буэнос-Айреса до Баранкиллы (Колумбия), связанную с Францией трансатлантической воздушной магистралью.

Если соединить проектируемую компанией Atlantic Airways воздушную сеть с французской воздушной линией в Южной Америке, то создавалась великая воздушная магистраль, проходящая по всему атлантическому побережью американского континента от Монреаля (Канада) до Буэнос-Айреса (Аргентина).

Эта магистраль оказалась бы самой лучшей и самой скоростной пассажирской и почтовой воздушной линией в Западном полушарии. Не только американским авиационным компаниям, организовавшим воздушные линии в Центральной и Южной Америке, но и американскому империализму было от чего встревожиться, хотя деятельность Atlantic Airways не получила серьезного развития, так как вопрос о правительственной субсидии этому обществу застрял в недрах различных комиссий и подкомиссий, «изучавших вопрос», а правительства английских колоний не могли сговориться о своей доле в субсидировании всего предприятия, которое по существу являлось грандиозным проектом охвата США по воздуху с фланга со стороны Атлантики, задуманным британским империализмом.

Основным недостатком этого грандиозного проекта являлась оторванность проектируемой воздушной сети в Атлантике от метрополии — Англии. Установить прямую воздушную связь между Лондоном и английскими владениями на американском континенте на высоком уровне развития воздушной техники в 1919—1933 гг. не представлялось возможным, ибо между Кана-

дой и Англией простирается водное пространство, кратчайший путь по которому составляет 3 160 миль. Безостановочный перелет на такое расстояние был возможен лишь в порядке постановки рекордов, но не в порядке обычной регулярной воздушной связи.

Однако полет германского летчика Гренау летом 1930 г. показал возможность воздушного сообщения через арктический сектор Атлантического океана по маршруту Лондон—Эдинбург—Фарерские острова — Исландия — Гренландия — Лабрадор — Ньюфаундленд — Галифакс (Канада). Немедленно после перелета Гренау английское правительство отправило по этому маршруту специальную изыскательскую экспедицию для обследования пути на военноучебном судне. Экспедиция после нескольких недель работы не замедлила, судя по сообщениям английской печати, констатировать не только практическую возможность, но даже и коммерческую рентабельность функционирования воздушной линии через северную Атлантику.

Из-за экономического кризиса, расстроившего английские финансы, изыскательские работы были прерваны, а сам проект положен под сукно до лучших времен. В результате потери темпов британский империализм проиграл возможность захватить в свои руки господство в воздухе в северной части Атлантики. Пока в правительственных кругах дискутировали вопрос об организации воздушного сообщения через арктический сектор Атлантического океана и изыскивали средства, США добились у правительства Дании концессии сроком на 99 лет на монопольное право организации регулярных сообщений через Гренландию и Исландию, заблокировав тем самым северную часть Атлантики для английской воздушной экспансии.

Однако английский империализм, проиграв борьбу за североатлантическую магистраль империализму США, не отказался от своих притязаний и лишь изменил формы этой борьбы. Согласно сообщениям нашей печати, в Исландии в 1933—1934 гг. возникло сепаратистское движение, ставившее своей задачей отделение Исландии от Дании и включение Исландии в состав Британской империи на правах доминиона. Движение организовано и поддерживается теми кругами исландской буржуазии, которые заинтересованы в торговых сношениях с Англией.

Понятно, что за спиной этих кругов исландской буржуазии стоит английский империализм.

В английских военноморских кругах считают, что Исландия имеет крупнейшее военное значение в смысле создания на этом острове военноморской базы, командующей над выходом из Атлантического океана в Северный ледовитый океан. Кроме того отделение Исландии от Дании и включение ее в состав Британской империи дают прекрасный предлог для аннулирования концессии на организацию североатлантической магистрали, данной датским правительством американской воздушной компании Trans Atlantic Air Lines, и тем лишают империализм США возможности организовать цепь авиобаз, которые позволили бы под-

вести военновоздушные силы США к берегам Великобритании.

США парируют этот ход английского противника не менее искусным ходом. В иностранной печати в 1933—1934 гг. появились сообщения о тайных переговорах между США и Данией о покупке Гренландии, что вызвало даже запрос в датском парламенте и официальное опровержение датского правительства. Такие же сообщения появились о предложении США правительству английского домениона Нью-Фаундленда продать принадлежащую Нью-Фаундленду территорию полуострова Лабрадор. Хотя сделка не состоялась, но появление подобных сообщений показывает определенные тенденции США в отношении воздушной экспансии.

В начале 1935 г. между Imperial Airways и Pan-American Airways начались переговоры об организации воздушной линии между Нью-Йорком и Бермудскими островами. Эта линия является начальным перегоном будущей трансатлантической воздушной магистрали, проектируемой через центральную часть Атлантического океана к Азорским островам и Португалии. По мнению Буше, США получит для своих самолетов право посадки на Бермудских островах в обмен за предоставление английским самолетам гражданской авиации права посадки на Филиппинских островах [1].

Необходимо особо отметить организуемую в Канаде имперскую воздушную магистраль, связывающую атлантическое побережье Канады с тихоокеанским. Эта магистраль проектируется параллельно канадско-американской границе по маршруту Сидней — Нью-Глезго — Монктон — Гэлифэкс — Мегантик — Монреаль — Оттава — Эмсдель (Amesdale) — Кочрен — Сиу Локаут (Sioux Lockaut) — Винипег — Режина — Муссджо (Moose Jaw)—Медисин Хат (Medicine Hat) — Летбридж — Грэнд Форк (Grand Forks) — Ванкувер.

Проектируемая трансканадская магистраль создает вдоль границы США сеть опорных баз, имеющих крупное военностратегическое значение [2].

***

Экономический кризис затормозил строительство имперской воздушной сети, затянувшееся на 2—3 года, но обострение положения на Дальнем Востоке и Тихом океане снова форсировало строительство. Как можно думать, утвержденная на Британской имперской конференции сеть имперских воздушных сообщений будет окончена строительством в 1935 г.

Сеть внутренних воздушных линий и европейских воздушных линий, эксплоатируемая Imperial Airways, не изменилась существенно в период 1926—1932 гг. Строительство подобных линий было прекращено еще в 1923 г., и Imperial Airways в эпоху

---

[1] «Aéronautique», 1935, март и май; «Flight», 15/VIII 1935, стр. 167.
[2] «Flight», 2/V 1935, стр 483.

экономического кризиса не заботилась о развитии внутренней воздушной сети.

Внутренние линии, созданные частными компаниями без субсидий правительства, в период 1926—1932 гг. имели сезонный характер.

Развертывание воздушных сообщений между Лондоном и крупнейшими центрами Европы Imperial Airways осуществляло иными методами, а именно заключением договоров с воздушно-транспортными компаниями европейских государств о совместной организации рейсов по отдельным перегонам воздушных маршрутов. Такова например организация североевропейского воздушного экспресса Лондон — Брюссель—Эссен (Мюльхейм)—Гамбург — Копенгаген — Мальме, по маршруту которого самолеты Imperial Airways обслуживают перегон Лондон — Брюссель, бельгийское общество SABENA — перегон Брюссель — Мальме, откуда Deutsche Lufthansa согласно договору с SABENA и Imperial Airways перевозит почту, пассажиров и грузы в Копенгаген, Осло и Готенбург.

Голландский вариант североевропейского воздушного экспресса Лондон — Роттердам — Амстердам — Гамбург — Копенгаген — Мальме Imperial Airways обслуживает с голландской компанией KLM и шведской ABA.

Маршрут Лондон — Брюссель — Кельн — Галле (Лейпциг) — Прага — Вена обслуживается следующим образом: Imperial Airways — перегон Лондон—Брюссель, SABENA—перегон Брюссель — Вена.

Такие соглашения с европейскими воздушными компаниями, организуемые Imperial Airways на комиссионных началах, обеспечивают воздушную связь между Лондоном и крупнейшими центрами Европы.

Динамика развития и работы воздушного транспорта Англии в период 1927—1933 гг. характеризовались следующими данными [1]:

Годы	Длина сети (в *км*)	Налетанных километров (в тыс.)	Перевезено		
			пассажиров (в тыс.)	почты (в *т*)	грузов (в *т*)
1927	3 768	1 164	24	67	543
1928	3 544	1 478	35	83	730
1929	8 488	2 037	29	101	812
1930	9 395	2 068	23,5	118	728
1931	12 416	2 166	23	120	649
1932	18 021	2 836	45	139	633
1933	28 332	3 168,4	54,2	174,1	739

[1] По материалам Комитета экономики и права воздушного флота ОАХ и иносектора Аэрофлота. Данные за 1933 г. см. «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 484.

Эти данные показывают:

1. Большую протяженность сети по сравнению с объемом перевозок. Рост сети далеко оставляет за собой рост налета в километрах, что показывает слабую интенсивность движения по воздушным линиям, подтверждаемую, с другой стороны, крайней малочисленностью самолето-моторного парка Imperial Airways, складывавшегося в период 1930—1933 гг. всего из 30—32 самолетов, в 1934 г. — из 37 самолетов.

2. Слабое развитие перевозок, объем которых в отношении пассажирских и грузовых перевозок резко пошел на убыль с началом экономического кризиса.

Повышение почти в 2 раза пассажирских перевозок в 1932 г. по сравнению с 1931 г. объясняется снижением тарифов ниже уровня пароходных и железнодорожных тарифов первого класса. Только перевозки почты показывают неуклонный рост, правда, сильно замедлившийся в связи с развернувшимся мировым экономическим кризисом.

Хотя процент использования коммерческой грузоподъемности (использования тоннажа) самолетов у Imperial Airways в 1932—1933 гг. был сравнительно высок — 62[1], но это объясняется малочисленностью самолетного парка компании Imperial Airways, имевшей всего 32—37 самолетов, т. е. в несколько раз меньше, чем Lufthansa и Air France. При равном с этими компаниями самолетном парке использование тоннажа существенно понизилось бы.

Об этом свидетельствует средняя загрузка самолетов компании Imperial Airways, достигавшая в период апреля 1933—апреля 1934 гг. 1 200 *кг* на самолет, в то время как на французском транспорте средняя загрузка самолета в это же время составляла всего 350 *кг*[2].

Все эти факторы подтверждают высказанное нами утверждение о военно-колониальной и полицейской направленности в развитии гражданской авиации в Англии, а именно, что воздушные имперские магистрали имеют значение в первую очередь в качестве сети баз, ремонтных мастерских, складов горючего и смазочного и т. д. для военновоздушных сил Англии, облегчают рокировку последних в наиболее важных направлениях, но что значение имперских воздушных магистралей как воздушных торговых путей в настоящее время ничтожно.

В самом деле, как показывает распределение воздушных перевозок по отдельным магистралям, удельный вес имперских магистралей (австралийской и африканской) в транспортной работе Imperial Airways в 1933 г. был весьма незначителен[3] (см. табл. на стр. 95).

Таким образом только линия Лондон — Париж — Базель — Цюрих имеет транспортное значение, причем нужно отметить,

---

[1] «Iournal of Royal Aeronautical Society», 1935, июнь, стр. 549.
[2] «Aéronautique», 1935, март.
[3] «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 482—484.

что главная масса пассажиров и грузов, перевозимых по этой линии, идет только до Парижа. Перегон Париж—Базель—Цюрих загружен значительно меньше, так как по этому перегону идет перевозка главным образом богатых пассажиров, спешащих на швейцарские курорты. Транспортная же работа имперских магистралей крайне незначительна.

Воздушные линии Imperial Airways

Название линии	Длина (*км*)	Налет (*км*)	Пассажиры	Почта (*т*)	Грузы (*т*)
1. Лондон—Париж—Базель—Цюрих	885	1 010 500	45 009	27,2	579
2. Лондон—Брюссель—Кельн .	535	216 300	3 773	11,9	92
3. Лондон—Египет	3 886	348 200			
4. Египет—Индия—Сингапур	13 578	585 300	5 478	135	68
5. Лондон—Южная Африка .	9 448	1 008 100			
Итого . . .	28 332	3 168 400	54 260	174,1	739
% от общего итога воздушнотранспортной работы в 1933 г.	94,6	74,6	68,2	99,9	98,2

Удельный вес каждой из этих линий в транспортной работе Imperial Airways характеризуется следующими цафрами (в %):

Название линий	Длина линии ко всей сети	Налет линии ко всему налету	Пассажиры к общему числу пассажиров	Почта ко всей перевозке почты	Груз ко всей перевозке грузов
1. Лондон—Париж—Базель—Цюрих	3,1	31,9	84,8	15,6	78,3
2. Лондон—Брюссель—Кельн .	1,9	6,9	7	6,8	9,2
3. Лондон—Египет					
4. Египет—Индия—Сингапур	95	61,2	8,2	77,6	12,5
5. Египет—Южная Америка					
	100	100	100	100	100

Достаточно взять такой специфический груз воздушного транспорта, как почта. По подсчетам Woods Humphery, технического директора Imperial Airways, общий объем почты (писем), идущей из Англии в различные части Британской империи, достигает 1 650 *т* в год, в обратном направлении из различных частей Британской империи в метрополию — 950 *т*, т. е. еженедельно отправляется из Англии 32 *т*, прибывает 19 *т* писем. Таким образом направление почтового потока в Англию носит гораздо более «порожний» характер, чем из Англии. Однако далеко не вся почта идет по воздуху. При существующих тарифах на воздушную почту только 5—10% этой массы, по мнению

министерства почт, могут пойти по воздуху. За исключением маршрута в Канаду, не связанную воздушной линией с метрополией, на долю имперских магистралей должно остаться по подсчетам еженедельно всего 2,5 *т* почты из Англии и 1—1,5 *т* в Англию, т. е. около 180—210 *т* в год. Этой цифры перевозок почты воздушный транспорт Англии почти достиг в 1933 г. [1].

Между тем в 1933 г. распределение почтовых перевозок по различным магистралям складывалось следующим образом:

	Всего перевезено (*т*)	Из них по воздуху (*т*)
Египет	91,52	3,8
Южная Африка и Родезия	227,68	5,2
Индия и Малайя	305,80	22,3
Австралия и Новая Зеландия	312,5	—

Если бы весь поток писем был освоен воздушным транспортом, то Imperial Airways должна была бы возить еженедельно 19 *т* в Египет, 4 *т* в Южную Африку и несколько тонн в Восточную Африку, 13 *т* в Индию, 7 *т* в Сингапур и Австралию и т. д. [2].

Между тем в Англии имеются линии местного характера сравнительно большой грузонапряженности, например Шорехам—Портсмут — остров Уайт (компания Portsmout, Southsea and Isle of Wight Aviation, Ltd) протяжением в 67 *км*, по которой перевезено на остров Уайт за период 1/X 1932 г.—30/IX 1933 г. 9640 пассажиров. В 1933 г. такие частные компании, не субсидируемые правительством, имея сеть линий в 1 610 *км* (5,4% всей сети), дали 1 077 300 *км* налета (25,4%) и перевезли 26 810 пассажиров (31,9%) [3].

Экономические результаты эксплоатации воздушной сети улучшились по сравнению с начальным этапом работы Imperial Airways, но не соответствовали сделанным затратам, как показывает следующая таблица соотношения между правительственной субсидией и тарифами в валовом доходе компании в процентах [4]:

	1924 г.	1929 г.	1930 г.	1933 г.
Субсидия .	63	37	53	55
Тарифы . .	37	63	47	45

Повышение удельного веса субсидий в валовом доходе Imperial Airways Джеддс и Гемфери объясняют крупными затратами

---

[1] «Times», 2/II 1934 г.
[2] «Aéroplane», 12/IX 1934, стр. 319; «Times», 2/II 1934.
[3] «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 482—484.
[4] Составлена по данным доклада сэра Эрика Джеддса 5 февраля 1931 г. в Кембриджском университете — см «Flight», 13 и 20/II 1931 г. и статьи помощника Джеддса — Гемфери в «Times», 2/II 1934. Данные за 1929 и 1931 гг. относятся не к валовому доходу компании, а к стоимости эксплоатации, которая ниже валового дохода на несколько процентов, выдаваемых акционерам Imperial Airways в качестве дивиденда.

по строительству и пуску в эксплоатацию австралийской и африканской магистралей.

В 1934 г. размер правительственной субсидии по всей английской воздушной сети составлял 4 шиллинга 4½ пенса на 1 милю налета [1].

Правительственные субсидии гражданской авиации как в самой Англии, так и во всех владениях Британской империи в период 1929—1933 гг. характеризуются следующими данными (в тыс. ф. ст.) [2]:

	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
Англия	241	317	399	366	335
Британская империя (вместе с Англией) .	543	695	911	975	684

Издержки производства, по данным Джеддса, распределялись следующим образом (в %) [3]:

Зарплата	
Технический персонал	19
Коммерческий »	6
Расходы, связанные с наймом . . .	4
Итого	**29**
Горючее и смазочное	16
Амортизация	17
Материалы	15
Страховка и аварии	5
Накладные расходы, реклама, администрация	18
Всего	**100**

Анализируя отдельные статьи этих издержек, Джеддс вместе с тем указывает и методы снижения расходов по этим статьям. Рационализация ухода за материальной частью, сокращая численность обслуживающего персонала, тем самым снижает издержки по зарплате, а переход на дизельмоторы, которые усовершенствуются с каждым годом в конструктивном отношении, снизит расходы на горючее и смазочное. Резко могут быть снижены издержки по амортизации ввиду того, что «нынешние издержки раздуты, так как Imperial Airways списывает в расход самолетный парк каждые 4 года». Такой быстрый моральный износ годных еще для эксплоатации машин — обычное явление в капиталистических странах (по данным Джеддса, одна американская компания списывает в расход ежегодно 50% своего самолетного парка)—производится по требованию правительства, дающего субсидию под этим условием. Быстрое списывание летного парка, позволяя вводить в эксплоатацию машины новейших конструкций, вместе с тем резко повышает издержки по амортизации.

[1] «Flight», 15/VIII 1935, стр. 175.
[2] По данным иносектора Аэрофлота.
[3] «Flight», 13 и 20/II 1931.

Добавочное снижение расходов по этой графе можно получить благодаря снижению стоимости самолета и мотора, вздутой в настоящее время вследствие накладных расходов по опытному строительству типа коммерческого самолета и малочисленности производства самолетов и моторов. Введение металлических конструкций также дает некоторое снижение расходов. По страхованию Imperial Airways за последние 7 лет удалось добиться снижения издержек в своем бюджете с 11 до 5%, что является знаменательным успехом, так как, по данным Джеддса, нормальные расходы воздушных компаний по этой статье должны равняться $7^1/_2$% стоимости летного парка. Высокие накладные расходы объясняются малым налетом километража и малой полезной нагрузкой самолета. «По одной линии они распределялись на налет в $1^1/_3$ млн. миль в год, сделанных самолетом со средней грузоподъемностью в $1^1/_2$ *т*, из коих около 60% было занято платными грузами. Если бы эти накладные расходы, а также амортизация и страхование были распределены на двойное число налетанных миль или на то же самое число налетанных миль, но с удвоенной коммерческой грузоподъемностью, бюджет представлял бы совершенно иную картину». Imperial Airways добилась использования коммерческой грузоподъемности своих самолетов на 60%.

По подсчетам Джеддса, соотношение расходов и доходов воздушной линии в будущем может вылиться в следующие цифры (в %):

Расходы	74 (от первоначальных 100)
Доходы	50
Дефицит	24 (вместо теперешних 53).

Дальнейшее снижение издержек перевозки зависит от двух факторов: 1) авионизации (air-mindedness) населения и увеличения спроса на передвижение по воздуху; 2) улучшения конструкции транспортного самолета.

Десять лет назад платная грузоподъемность транспортного самолета равнялась 1 ф. на 1 *л.* с., сейчас она равна 3,1 на 1 *л.* с., увеличение платной грузоподъемности до 5 ф. на 1 *л.* с. при условии сохранения тех же самых норм горючего даст увеличение доходов на анализируемой линии с 50 до 75%.

Техническая реконструкция самолето-моторного парка Imperial Airways в период 1922—1930 гг. является любопытной иллюстрацией этого положения [1] (см. табл. на стр. 99).

Кроме улучшения конструкции транспортного самолета большое значение для снижения издержек играет, по мнению Джеддса, увеличение налета миль в год на каждый самолет, т. е. повышение коэфициента эффективного использования самолета. По мнению Джеддса, в будущем самолет должен давать налет до 200 тыс. миль в год, чтобы «иметь успех». Достичь этого увеличения налета (performance) лишь при помощи увеличения скорости — это значит увеличить эксплоатационные расходы...

---

[1] «Flight», 13 и 20/II 1931.

Реальной экономии и прогресса лучше всего достичь упрощением конструкции и улучшением ухода за самолетом, чтобы требовалось меньше затрат труда и самолет меньшее количество времени находился на земле. Если число налетанных миль увеличить вдвое, воздушный транспорт может стать рентабельным.

Технико-экономическая характеристика самолетов	Де-Хавиленд № 34	Хандлей Пэдж W-8B	Армстронг Уитворт Аргози	Хандлей Пэдж 42
Год ввода в эксплоатацию	1 922	1922	1926	1931
Число моторов	1	2	3	4
Мощность винто-моторной группы (в *л. с.*)	450	720	1 200	2 300
Полный вес (в фунтах)	7 200	12 500	18 000	29 500
Вес на 1 *л. с.* (в фунтах)	16,0	17,4	15,0	12,8
Посадочная скорость (мили в час)	61	52	54	53
Максимальная скорость (мили в час)	115	100	112	127
Крейсерская скорость (мили в час)	95	85	90	105
Нормальная дальность перегона (в милях)	300	300	300	300
Число экипажей	2	2	3	4
Платная грузоподъемность (в фунтах; исключая экипаж)	1 100	2 300	3 700	7 750
Платная грузоподъемность на 1 *л. с.*	2,4	3,2	3,1	3,4
Число пассажиров	6	12	18	38
Эксплоатационные издержки на 1 тонномилю [1]	4 шилл. 2 пенса	3 шилл. $2^1/_2$ пенса	1 шилл. 10 пенсов	—

Не менее важное значение для снижения издержек имеет, по мнению Джеддса, отмена всякого рода постановлений, ограничивающих свободу воздушного передвижения и полет по кратчайшим расстояниям (запрещение пересекать границы ночью, объявление некоторых районов запретными для полета зонами и т. д.). Джеддс считает также, что децентрализация воздушных линий дальнего протяжения (имперских воздушных магистралей) по участкам не снижает, а, наоборот, увеличивает накладные расходы (на наш взгляд она к тому же затруднит использование сети аэродромов и прочего земного оборудования военной авиацией).

В отчете акционерам компании Imperial Airways о работе компании в 1933—1934 гг. Джеддс указал, что одним из существенных факторов снижения издержек является снижение цен на горючее, которое в Англии стоит в 3 или 4 раза дороже, чем в США. В некоторых местах при покупке горючего одни только налоги на него превышают стоимость всего количества

---

[1] Данные об эксплоатационных издержках на 1 тонномилю взяты из меморандума министерства авиации, представленного имперской конференции в 1926 г. В состав эксплоатационных издержек министерство авиации включает расходы на: 1) горючее и смазочное, 2) ремонт и содержание самолета и мотора, 3) ремонт и содержание автотранспорта, 4) помильную оплату пилота и механика, 5) радио, 6) посадочные расходы (landing fees).

горючего, потребляемого в год какой-либо американской компанией [1].

Все эти меры, утверждает Джеддс, могут ускорить достижение воздушным транспортом рентабельности и превращение его в приносящую прибыль отрасль транспортной промышленности. Пока же, в нынешний переходный к рентабельности период, гражданская авиация нуждается в субсидиях. «Если бы не было субсидий, темп прогресса резко замедлился бы. Субсидии выплачиваются, чтобы ускорить прогресс, чтобы осуществить в течение 10 лет или около этого то, что могло бы иначе потребовать 100 лет или больше для своего развития. Субсидии — средство, при помощи которого мы можем купить будущее».

По данным правления Imperial Airways, эксплоатационные расходы на 1 тонномилю по внутренним линиям Англии в период 1925—1932 гг. снизились на 50%, а в 1933 г. это снижение достигло 57% [2].

В технике эксплоатации также достигнуты значительные успехи: в 1926 г. регулярность движения (процент выполненных полетов к числу полетов по расписанию) по сети Imperial Airways составляла 84,5%, в 1930 г. — 94,2%. Причинами нарушения регулярности являлись:

	1926 г.	1930 г.
	(в процентах)	
Плохая погода	8,5	3,3
Неисправность мотора	2,3	1,3
Отмена рейса по коммерческим соображениям и прочие причины .	4,7	1,2

Однако, несмотря на достижения в эксплоатации воздушных линий, о которых говорит Джеддс, английский воздушный транспорт, в особенности имперские воздушные магистрали, все еще является дефицитным: транспортная работа имперских магистралей ничтожна, так как они имеют в первую очередь военно-колониальное назначение.

Место Британии в воздухе

Развитие гражданской авиации в Англии в «имперском» направлении, т. е. как непосредственного резерва военновоздушных сил Британской империи, осложнилось в 1931—1932 гг. экономическим кризисом. Благодаря правительственным субсидиям компания Imperial Airways благополучно переживает кризис, лишь несколько снизив темпы строительства стратегических воздушных линий Британской империи.

Вовлечение Англии в орбиту экономического кризиса вызвало в кругах английского капитализма известное оживление интереса к такой «некоммерческой» отрасли народного хозяйства, какой

---

[1] «Times», 6/XI 1934.

[2] «Times», 2/II 1934; «Revue Aéronautique Internationale», 1934, март, стр. 40; «Times», 6/XI 1934.

являлся в эти годы воздушный транспорт. Резкое падение прибылей в таких коммерческих отраслях народного хозяйства, как металлургия. машиностроение и пр., крах многих предприятий и неуверенность в будущем поставили в новом освещении вопрос о рентабельности воздушного транспорта.

Под влиянием кризиса в кругах английского капитализма стали вспоминать о том, что хотя воздушный транспорт не является рентабельным, он тем не менее благодаря субсидиям правительства приносит доход вложившим в него свои капиталы капиталистам (акционерам компании Imperial Airways), что монополия на правительственную субсидию, полученная Imperial Airways, может быть распространена и на другие воздушнотранспортные компании, что переход к частнокапиталистической инициативе при условии конечно субсидий правительства, как это было в период 1920—1923 гг., не только обеспечит в тяжелую эпоху кризиса гарантированную правительством прибыль владельцам воздушнотранспортных предприятий, но и возможно даже позволит организовать спекулятивный авиационный «бум» по образцу американского авиационного «бума» 1926—1929 гг. и нажить крупные прибыли на строительстве никому ненужных по существу аэродромов, спецсооружений, поставке оборудования и т. д.

Покушение английского капитала на казенные субсидии было организовано в совершенно респектабельной форме—в виде высоко теоретической дискуссии о «месте Британии в воздухе» — о путях и перспективах развития английского воздушного транспорта. Перед правительством и общественным мнением был поставлен вопрос, не является ли «имперский уклон» развития воздушного транспорта слишком узким военным уклоном, ограничивающим широкие возможности развития воздушного транспорта как части транспорта, что строительство одних лишь стратегических линий империи подрывает возможность использования воздушной сети как сети великих воздушных торговых путей будущего, что потеря Англией темпа в захвате гегемонии на воздушных путях мировой торговли отнимает надежду на новое экономическое возрождение Англии как мировой державы и т. д.

Этот вопрос был поставлен кругами английского капитала в специальном номере органа Сити «Financial News», посвященном развитию гражданской авиации в Англии[1]. Вопрос о месте Британии в воздухе был поставлен газетой «Financial News» прежде всего в соответствии с частнокапиталистическими интересами. Английский капитализм пытался повторить пример США, где в 1926—1929 гг. крупный капитал организовал спекулятивный авиационный «бум», чтобы найти новое поле для вложения капитала и получения прибылей благодаря широкому воздушному грюндерству. Но для обработки публики были выброшены иные ло-

---

[1] Важнейшие статьи этого номера отпечатаны отдельной брошюрой «Britain's Place in the Air», London 1930. «Financial News Publishing Co». Ссылки даны по этой брошюре.

зунги. Статьи, напечатанные в специальном номере, указывали, что «имперский» путь развития является слишком узкой самоограничительной тенденцией развития гражданской авиации, что необходим переход на новые, «мировые рельсы», учитывая возможность использования воздушной сети как торгово-транспортной сети и воздушного транспорта как новой сферы капиталовложений.

«Основной характерной чертой развития английской гражданской авиации, — утверждала «Financial News», — является ее очень тесная зависимость от военной воздушной службы. Поэтому воздушные пути развивались главным образом с точки зрения стратегии. Это имело своим результатом то, что британская воздушная линия следует за флагом (т. е. носит национальный или «имперский» характер. — *Н. П.*). Если проследить трассы мировых воздушных магистралей по карте, станет ясно, что Великобритания не имеет позиций вне империи, тогда как США, Германия и Франция создают крупные воздушнокоммерческие интересы на путях торговли. Германия, имея широкую внутреннюю воздушную сеть (service), простирает ее по направлению к России, в Сибирь и далее, к Китаю. США, Германия и Франция — все имеют крупную воздушную сеть в Южной Америке, в то время как мы совершенно не имеем представительства. Важно, чтобы в нашей воздушной политике было понято различие между стратегической и коммерческой перспективами (outlook). Коммерческая воздушная служба должна скорее следовать по торговому пути, нежели за флагом. Период развития коммерческой авиации (т. е. период воздушного грюндерства. — *Н. П.*) быстро близится к концу, и наша страна строит очень мало или ничего вне Европы. Необходимы радикальные перемены в политике. В руководящих работников нужно вдохнуть более активный дух предприимчивости... До сих пор британские интересы (т. е. капиталы. — *Н. П.*) не играли значительной роли в развитии воздушного транспорта кроме так называемых стратегических линий империи. В случае дальнейшей оттяжки или излишней траты времени на изучение возможностей без вложения необходимого капитала мы будем вытеснены другими (конкурентами. — *Н. П.*)».

Указывая, что английский капитал построил большинство железных дорог на южноамериканском континенте, газета заявляла: «В течение короткого времени миру суждено быть оборудованным магистралями, подлетными путями и воздушными базами для воздушного транспорта, и в организации этих служб и в поставке летного парка лежит поле для выгодной предприимчивости, сравнимой с предприимчивостью по постройке мировых железных дорог. До сих пор мы показываем очень мало признаков необходимой предприимчивости. Если бы нам было суждено использовать эту неизмеримую возможность!.. Для нашей страны является особенно важным использовать эту возможность. Одним из признанных фактов нашего промышленного положения является невероятность того, что некоторые из наших старых, исконных отраслей промышленности будут продолжать

свое развитие по темпу, хотя бы сколько-нибудь напоминающему нынешний. В нескольких случаях, как например по хлопку, нам повидимому никогда не суждено будет завоевать обратно наш старый объем торговли. Поэтому мы должны открыть новые формы деятельности с большим насыщенным спросом, куда мы можем переключить капитал и труд, которые уже более нельзя выгодно использовать по старым каналам. Коммерческая авиация даст такую деятельность, и мы можем постараться использовать в полном объеме все даваемые ею преимущества».

Подчеркивая, что в воздушном грюндерстве имеется возможность для промышленного возрождения Англии и захвата командных позиций в мировой торговле по воздуху, орган Сити требовал от правительства радикального изменения воздушной политики, перехода от «военной направленности» в развитии гражданской авиации к «торговой направленности».

Ссылаясь на заявление министра авиации лорда Томпсона в парламенте, что «все британское в воздухе фактически восходит к министерству авиации», что «все основы британской авиации заложены сейчас в военновоздушных силах Англии», орган Сити приходил к выводу, что правительственные контроль и опека уничтожили «свободу воздуха» в том смысле, какой является «свобода морей»[1], и жестко ограничили «поле предприимчивости» для частнокапиталистической инициативы. Сейчас «настало время требовать четкого разграничения между военновоздушной психологией и коммерческой воздушной психологией. Коммерческая служба — не военная служба, министерство торговли — не военное министерство». Сейчас необходимо отменить военные ограничения, прекратить всякие попытки правительства контролировать развитие воздушного транспорта и перейти от принципа государственной монополии в развитии воздушного транспорта к принципу всемерного поощрения частнокапиталистической инициативы при помощи правительственных субсидий.

Новый поворот в воздушной политике Великобритании, по мнению «Financial News», должен привести к существенным переменам и в практике субсидирования гражданской авиации.

Сейчас Imperial Airways «имеет монополию субсидий на великие магистрали», и только ей правительство дает субсидию. Правда, лорд Томпсон заявил в парламенте, что «тресты, которые не просят субсидий, столь же желанны, как цветы мая или как капля воды в пустыне». Но если сопоставить это заявление лорда Томпсона с его не менее четким и вразумительным заявлением о фактической невозможности для гражданской авиации «летать сама собой», т. е. без финансовой помощи правительства, то окажется, что «работа по развитию гражданской авиации в нашей стране (Англия) централизована в руках Imperial Airways».

Такое положение дела, по мнению «Financial News», создает огромные препятствия для широкого развития гражданской ави-

---

[1] «Свобода морей» в кругах английского империализма искони понимается как неограниченное господство Англии на море.

ации. Отставание Англии в этом отношении от других стран находит себе объяснение в следующих фактах: 1) до сего времени правительству принадлежит господствующая роль в регулировании темпа развития, оно все еще слишком много занято военной авиацией и 2) фактическая монополия Imperial Airways в конечном счете — причина нежелания других предпринимателей выйти на арену.

В устранении этих препятствий и следовательно в переходе от постройки «имперских линий» к постройке торговых воздушных путей, в отказе от монопольного субсидирования только Imperial Airways и всемерном поощрении и финансовой поддержке правительством частнокапиталистической инициативы и предприимчивости в английском воздушном грюндерстве во всех уголках земного шара английский финансовый капитал усматривал перспективы развития английской гражданской авиации.

В связи с кампанией, поднятой в печати относительно тенденций и перспектив развития гражданской авиации еще в конце 1929 г., министерство авиации, долго отмалчивавшееся, в конце концов сочло необходимым выступить с программной декларацией по вопросу об искажении гражданской авиации военными нуждами и требованиями и изложить свою, т. е. правительственную, точку зрения. 5 мая 1930 г. товарищ министра авиации Монтегью сделал следующее заявление в парламенте [1]:

«Указывалось, что военные нужды оказали калечащее влияние на гражданскую авиацию и гражданскую авиопромышленность. Это не так. Военная авиация не контролирует политику или работу управления гражданской авиации при министерстве авиации. В отношении исследовательской и конструкторской работы, в отношении земного оборудования военные и гражданские нужды почти одни и те же. Они не могут в настоящее время быть отделены друг от друга. Все дело — единое целое, и было бы правильно сказать, что без военной необходимости в нашей стране не было бы вовсе гражданской авиопромышленности. Авиопромышленность зависит от спроса на военные аппараты, и в нынешних условиях производства машин обе стороны неотделимо смешаны и не могут с какой-либо выгодой быть отделены в настоящее время, не говоря пока о возможности этого в будущем».

В ответ на вопросы членов парламента Монтегью откровенно разъяснил, что в своей работе по развитию гражданской авиации «министерство авиации имеет в виду возможность войны. Это входит в задачи министерства авиации. Аэродромы полезны во время войны, пилоты необходимы во время войны, требуются особые типы самолетов. В какой степени могут быть приспособлены самолеты обыкновенной гражданской авиации, мне (Монтегью. — *Н. П.*) неизвестно, но всякое министерство авиации должно учитывать факт, что воздушные пути имеют, возможно, не только коммерческое, но и стратегическое значение, когда рассматриваются вопросы возможной войны. Это не значит, что

---

[1] «Flight», 9/V 1930, p. 517.

военная политика или идеи войны определяют позицию министерства в вопросе авиации, поскольку речь идет о коммерческом развитии».

Эта постановка вопроса финансовым капиталом — о желательности обратного перевода воздушного транспорта с имперского пути развития и огосударствления на путь частнокапиталистической инициативы и развития воздушного транспорта как части транспортной промышленности Англии — объясняется, на наш взгляд, прежде всего наступлением экономического кризиса, который побудил финансовый капитал стремиться к переливу капиталовложений из наиболее пораженных кризисом отраслей народного хозяйства Англии в менее пораженные, в частности в защищаемую в значительной степени правительственными субсидиями от ударов кризиса гражданскую авиацию. Создание авиационного «бума» по образцу американского как раз давало такую возможность, и отсюда весь спор, вся «высоко теоретическая» постановка вопроса о «месте Британии в воздухе».

Но эта постановка вопроса отражала лишь узко частные и шкурные интересы влиятельных кругов английского капитала, стремившихся в погоне за наличной наживой сесть на казенный паек, пока свирепствует кризис. Она не учитывала ни военных нужд британского империализма, ни способности казны дать паек в массовых размерах, особенно в период кризиса, а главное, ее откровенно шкурный характер был слишком заметен: слишком уже ясно на фоне экономического кризиса проглядывали погоня за наживой и спекулятивный характер воздушного грюндерства на частнокапиталистической основе. Поэтому постановка вопроса о «месте Британии в воздухе» не встретила сочувствия в правительственных кругах, которые, являясь политической агентурой британского империализма, должны были смотреть не только в настоящее, но и в будущее и главное учитывать реальные возможности выжимания средств у налогоплательщика, особенно пострадавшего от кризиса. Выжатые у налогоплательщика средства были слишком недостаточны для предоставления казенного пайка всем капиталистам, которые пожелали бы вложить свои капиталы в авиопромышленность и воздушный транспорт, строительство аэродромов и прочие отрасли авиационного хозяйства, и поэтому их следовало израсходовать в первую очередь на те отрасли авиационного хозяйства, на ту работу гражданской авиации, которые обслуживали бы наиболее жизненные интересы и нужды британского империализма, в данном случае военноколониальные и полицейские нужды и интересы.

Итогом этой «высоко теоретической» дискуссии о путях и перспективах развития гражданской авиации в Англии можно считать признание министерства авиации, что гражданская и военная авиация и авиопромышленность не могут быть отделены друг от друга и что воздушные линии имеют не только коммерческое, но и стратегическое значение, что транспортная работа гражданской авиации является лишь одной из задач развития последней. Этим в сущности был дан ответ на вопрос о тенденциях и пер-

спективах развития гражданской авиации в Англии. Эти тенденции и перспективы в условиях неотделимости гражданской авиации от военной, условиях, характерных для капиталистического типа развития воздушного транспорта, неизбежно должны были сохранить свой имперский характер. Имперский путь развития воздушного транспорта был признан наиболее отвечающим в данный момент интересам и нуждам британского империализма, и этот имперский путь развития воздушный транспорт Англии продолжает и до сих пор.

Однако приближение капиталистического мира вплотную ко второму туру революций и войн своеобразно отразилось на развитии гражданской авиации в Англии и дополнило имперский путь развития гражданской авиации новыми моментами. Параллельно с широко развернувшейся кампанией за усиление военно-воздушных сил в 1934 г. началось развертывание гражданской авиации в самой Англии. В этом отношении знаменательной вехой является решение правительства субсидировать развитие внутренних воздушных линий в самой Англии, несмотря на их полную убыточность. В 1923 г., как было указано, правительство решило отказаться от развития внутренней воздушной сети в Англии и перевести гражданскую авиацию на имперские рельсы. В правительственных кругах, наблюдая воздушные вооружения германского фашизма, пришли постепенно к выводу, что «граница Англии в воздухе лежит по Рейну» [1].

В связи с этим можно отметить создание ряда внутренних воздушных линий, например линии Лондон — Плимут, принадлежащей обществу International Air Lines, Лондон — Манчестер — Глазго и Ливерпуль — Дублин — Корк, принадлежащих обществу Midland Scotish Air Lines.

В 1934 г. в Англии имелось около 20 частных воздушных обществ, эксплоатирующих в летние месяцы регулярные воздушные линии внутри страны. Эти компании заняты почти исключительно перевозкой пассажиров. В 1933 г. такими частными воздушными компаниями было перевезено 24 810 пассажиров и 13,9 *т* почты и грузов. Компании работали в 1933 г. без субсидии правительства, но в 1934 г. правительство, решив форсировать оборудование территории Англии в авиационном отношении на случай войны, начало субсидирование внутренних воздушных линий. В феврале 1934 г. министерство авиации объявило о выдаче субсидии воздушной компании Railway Air Service, Ltd, созданной «большой четверкой» английских железнодорожных компаний (эта четверка фактически владеет почти всей железнодорожной сетью Англии) при участии компании Imperial Airways, открывшей линию Бирмингам — Ливерпуль. Так было положено начало субсидированию внутренних воздушных линий. Правительственные субсидии несомненно ставят своей целью стимулировать развитие внутренней воздушной сети по германскому образцу (см. гл. IV).

---

[1] Речь Болдуина в палате общин 31 июля 1934 г.—см «Известия» от 2 августа 1934 г.

К началу 1935 г. в Англии имелось 16 воздушных линий[1].

Одновременно в самой Англии развертывается строительство аэродромов, гидродромов и посадочных площадок «общего пользования», производимое на средства муниципалитетов (аэродромы и гидродромы строятся и частично выстроены в 150 городах) и советов графств (административных округов). Увеличивается и самолетный парк: на 1 января 1935 г. в Англии, по данным Lloyd Register, имелось 1 252 гражданских самолета, в том числе 35 самолетов у Imperial Airways, у компаний эпизодических полетов (аэротакси) — 307 самолетов, у частных лиц — 569 самолетов и т. д.[2].

Британский империализм, готовясь к «большой войне», деятельно оборудует территорию Англии в военновоздушном отношении.

Это выразилось также и в том, что английский империализм отказался от решения, принятого в 1923 г., о прекращении дальнейшего строительства воздушных линий в Европе. В 1934 г., т. е. одиннадцать лет спустя после этого решения, Imperial Airways приступила к оборудованию собственной трассы по маршруту Кельн — Франкфурт-на-Майне — Прага — Вена — Будапешт с предполагаемым продолжением трассы этой линии в страны Балканского полуострова[3].

Строительство этой воздушной линии несомненно следует поставить в связь с опубликованным английской авиационной печатью[4] сообщением о получении одной английской авиационной компанией (название не упоминается в прессе) концессии от правительства Болгарии на эксплоатацию и оборудование четырех воздушных линий:

1) София—Плевна—Тырново—Варна длиной 310 миль.
2) София—Пловдив—Старая Загора—Бургас длиной 350 миль.
3) София—Горна—Дьюмая—Неврокоп—Петрич длиной 150 миль.
4) София—Мездра—Дом—Видин длиной 120 миль.

С продолжением линии Лондон — Кельн — Будапешт до Софии создается английская воздушная магистраль через Европу. Воздушная экспансия британского империализма в Болгарии важна тем, что выводит британский империализм на побережье Черного моря, создавая цепь авиационных баз, которые могут быть использованы в случае нападения на СССР.

Параллельно с развитием внутренних воздушных линий и имперской сети воздушных сообщений идет строительство воздушной сети в важнейших владениях и колониях Британской империи. В 1933 г. в Канаде имелось около 8 000 *км* воздушных сообщений, в Австралии—11 384 *км*, в Южной Африке—3 112 *км*, в Индии — 4 594 *км*.

Министерство авиации предложило Imperial Airways интенсифицировать воздушные сообщения, обещая ассигновать дополни-

---

1 «Times», 16/II 1935; «Daily Herald», 9/II 1935; «Daily Telegraph», 26/II 1935.
2 «Airways and Airports», 1925, февраль, стр. 435.
3 «Aérotecnica», 1935, май, стр. 558.
4 «Aéroplane», 21/III 1934.

тельные субсидии. Схема развития гражданской авиации, разработанная министерством авиации и утвержденная в марте 1935 г. парламентом, предусматривает в течение ближайших 2 лет значительное ускорение и учащение рейсов между Англией и ее колониями. Согласно этой схеме, продолжительность рейса от Лондона до Индии должна быть сокращена до 2 дней (вместо 7 в 1934 г.), до Сингапура—до 4 дней (вместо 9 в 1934 г.), до Австралии — до 7 дней (вместо 13 в 1934—1935 гг.), до Кептауна — до 4 дней (вместо 9 в 1934 г.). Увеличивается и число рейсов: в Южную Африку — до 3 в неделю, в Сингапур—до 3 в неделю, в Австралию — до 2 в неделю, в Индию — до 4—5 в неделю, в Египет — до 7 в неделю. Основной задачей гражданской авиации на ближайшие годы министерство авиации считает максимальное увеличение скорости воздушных сообщений, что, прибавим мы, весьма выпукло выявляет военные цели этой программы. Для создания лучшего типа самолета гражданской авиации среднего размера (от 3 до 5 *т* коммерческой грузоподъемности, т. е. легкого бомбардировщика, могущего совершать полеты на расстояния от 2 000 до 4 000 *км* с нагрузкой в 1,5—2 *т* бомб) министерство авиации предполагает объявить конкурс с премиями на сумму в 25 000 ф. ст.[1]

Английское министерство почт для увеличения перевозок почты по воздуху снизило в конце 1934 г. тарифы на воздушно-почтовую корреспонденцию, идущую по имперским воздушным магистралям Imperial Airways. Оно ввело единообразный тариф, имеющий лишь 2 ставки для писем, вместо существовавшего до сих пор тарифа, ставки которого изменялись в зависимости от расстояния. В дальнейшем — к 1937 г. — предполагается снизить ставки воздушнопочтового тарифа при перевозках писем на любое расстояние до 1,5 пенса = 0,45 франка за пол-унции (14 *г*) веса. Эти ставки являются удвоенными ставками обыкновенного почтового тарифа, рассчитанного на оплату в 1,5 пенса = 0,45 франка за одну унцию (28 *г*) при пересылке письма на любое расстояние.

Следующая таблица, приводимая Буше, выявляет динамику снижения воздушнопочтовых тарифов в 1934—1937 гг.:

Из Англии (и обратно) в	до 7/X 1934 (в пенсах)	1934—1935 гг.	К 1937 г.
Египет и Палестину	3,5	3	
Судан	5	3	
Кению	7	6	1,5[2]
Северную Родезию	9		
Южную Африку	10		
Индию	8		
Малайю	11		
Австралию	—	15	

[1] «Daily Telegraph», 29/XII 1934; «Times», 16 и 20/III 1935; «Aéronautique», 1935, март, стр. 65—69.

[2] За пол-унции (14 *г*) почтовых отправлений.

Снижение воздушнопочтовых тарифов до 1,5 пенса за пол-унции имеет целью, как заявил в палате лордов помощник министра авиации сэр Филипп Сассун 20 декабря 1934 г., передать в 1937 г. всю массу писем первого класса (first class mail, т. е. письма и почтовые открытки, идущие из самой Англии за границу и в различные части Британской империи) воздушному транспорту.

Согласно подсчету министерства почт, поток писем из Англии в Египет составляет 19 *т* в неделю, в Индию — 12 *т*, в Южную Африку — 4,6 *т*, в Австралию — 6 *т*, а всего 41,6 *т*. В обратном направлении из этих стран в Англию почтовый поток на 40% меньше, что соответственно дает объем почтовых перевозок из Египта в Англию в 14,4 *т* в неделю, из Индии — 7,2 *т*, из Южной Африки — 2,8 *т*, из Австралии — 3,6 *т*, а всего 25 *т*. Общая масса почтового потока из Англии в эти страны и обратно составляет таким образом около 67 *т* в неделю. Между тем по указанным выше направлениям Imperial Airways перевозила всего 3—4% общей массы почтового потока.

Возможно, что значительная часть first class mail (писем) вследствие чудовищно низкого снижения тарифных ставок на воздушную перевозку почты действительно пойдет по воздушным линиям.

Одновременно подражая американскому образцу, министерство почты объявило о своем намерении заключить контракты на перевозку почты по воздуху внутри Англии при условии регулярности воздушных рейсов [1].

На основе этих установок министерства авиации Imperial Airways разработала широкие планы развития воздушных сообщений между Англией и ее колониями. Эти планы, можно сказать, представляют известный скачок в развитии воздушного транспорта Англии, поскольку реализация их означает перерастание количественного развития воздушного транспорта в качественное. В самом деле, компания Imperial Airways, обходившаяся до 1935 г. всего 35—37 самолетами, предполагает заказать в ближайшие месяцы 50 добавочных самолетов, т. е. увеличить в 2½ раза свой самолето-моторный парк, и пригласить на службу еще 100 пилотов. Развертывание воздушнотранспортной работы намечается в таких масштабах, чтобы в 1937 г. годовой километраж Imperial Airways возрос до 8 000 000 *км* вместо 3 220 000 *км* в 1933 г.

Параллельно с компанией Imperial Airways намечают развертывание транспортной работы и так называемые «частники» — воздушнотранспортные компании, не получающие субсидий от казны. Эти компании с весны 1935 г. развернули интенсивную работу по организации внутренних воздушных линий. В течение лета 1935 г. предполагается организовать воздушное сообщение между важнейшими городскими центрами и портами Великобритании, между Великобританией и Ирландией и островами у побережья Великобритании [2].

---

[1] «Times», 15/XI 1934; «Manchester Guardian», 15/XI 1934.

[2] «Daily Herald», 9/II 1935; «Times», 16/II 1935; «Daily Telegraph», 26/II 1935.

III. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ ФРАНЦИИ

Развитие воздушного транспорта Франции мало чем отличается от развития воздушного транспорта Англии. Как и в Англии, французский воздушный транспорт имеет ярко выраженный военноколониальный характер и развивается как непосредственный резерв военной авиации. Но, проводя известную параллель между развитием воздушного транспорта в Англии и Франции, необходимо все же отметить и некоторое различие. В отличие от Англии, где правительство вначале недоучло роль воздушного транспорта как резерва военной авиации и было первые годы скупо на субсидии, во Франции правительство с первого же дня существования гражданской авиации взяло в свои руки контроль над ее развитием, выдвинув стройную программу и проводя последовательную политику финансирования воздушнотранспортных компаний. Эта политика развертывания воздушного транспорта имела своей задачей создать в гражданской авиации мощную базу и резерв военновоздушных сил, обеспечивающих позиции Франции в воздухе. Но весьма четко выраженное военноколониальное и полицейское направление в развитии воздушного транспорта дополняется по мере роста и укрепления французской гражданской авиации и задачей обеспечить для Франции захват господствующих позиций на воздушных торговых путях будущего.

Считая Францию страной, лежащей на будущих мировых путях воздушного транспорта, французский империализм не щадит усилий, для того чтобы сделать Францию хозяином на перекрестке воздушных магистралей будущего.

«Наша страна призвана стать естественной транзитной дорогой для передвижения с юго-запада Европы в Центральную Европу и в Англию. Наши африканские владения тянутся без перерывов от Алжира до Даккара, пункта, где Атлантический океан наиболее узок. Самые прямые пути между Европой и Южной Америкой, между Бельгией и Конго, между Англией и мысом Доброй Надежды пересекают французскую Африку.

На пути на Дальний Восток, где уже обозначилось соперничество, Сирия и Индокитай являются неизбежными этапами по дороге в Восточную Азию. Наши американские владения — Антильские острова и Гвиана — составляют драгоценные остановки между обеими Америками и на воздушных путях, которые, следуя

вдоль побережья Атлантики, соединят Центральную Америку, Колумбию, Венесуэлу с Бразилией, Аргентиной и Европой через Наталь и острова Зеленого мыса»[1].

Эта развернутая формулировка задач французского империализма в воздухе делает упор на выгодное географическое положение Франции и ее колоний на великих воздушных трансокеанских и трансконтинентальных путях будущего, когда техника воздушных сообщений достигнет такого уровня, что самолет сможет совершать грандиозные по дистанциям перелеты без посадок через каждые 400—500 *км* для пополнения своих запасов горючего. В таких условиях воздушного транспортирования географическое положение Франции как страны, лежащей на самой западной оконечности Европы, и ее африканских колоний — на западной оконечности Африки, где Атлантический океан наиболее узок, делает, по мнению руководителей французской воздушной экспансии, почти неизбежным выбор Франции как исходной точки трансатлантического беспосадочного воздушного сообщения, а французскую воздушную сеть — необходимой частью международной воздушной сети, которая свяжет Азию и Европу с американским континентом.

В силу этого французское правительство ставит своей воздушной политике мировые задачи и прилагает все усилия, чтобы Франция в новой сфере передвижения — в воздухе — заняла такое место, какое занимала до сих пор на море Англия, которая, считая самым важным для поддержания своей гегемонии на море создание обширной сети морских баз и угольных станций, создала их непрерывную цепь на всех морях и океанах земного шара. В основу своей международной воздушной политики французское правительство положило тот же принцип и последовательно в течение послевоенных лет (1919—1934 гг.) стремилось закрепить за французской гражданской авиацией монопольное право организации воздушной связи и воздушных сообщений через Атлантический океан. При помощи соглашений с Бельгией, Испанией и Португалией Франция стремилась монополизировать все западное побережье европейского и африканского континентов от Бельгии до Дакара, заблокировав выход к Атлантическому океану для гражданской авиации всех остальных государств[2].

Эта политика «дальнего прицела» рассчитывается на будущее. Но и в настоящее время при нынешних способах и технике воздушного транспортирования французское правительство не упускает из виду нынешних выгод своего географического положения. Используя тот факт, что Лондон географически отделен от воздушной базы Британской империи — Каира — европейским континентом, что цепь английских колоний и владений в Азии прерывается врезывающимися в нее клиньями французских владений, что при нынешней технике воздушного транспортирования коммерческий самолет должен делать остановки через каж-

[1] «Europe Nouvelle», 6/II 1930, № 626, pp. 231—232.
[2] «Revue Aéronautique Internationale», 1935, июнь, стр. 185—193.

дые 1 000 *км* для пополнения своих запасов горючего, французская политика по отношению к Англии сводилась фактически до заключения англо-французской воздушной антанты в 1929 г. к тому, чтобы сделать территорию Франции и ее колоний своего рода барьером для развития английской воздушной сети. Англо-французская воздушная антанта 1929 г. является переломным моментом в этой политике французского империализма, открывая эпоху официального сотрудничества Франции и Англии в воздухе.

В развитии воздушного транспорта Франции можно наметить три этапа:

1. Период 1919—1929 гг., который можно определить как эпоху воздушного грюндерства Франции, характеризующуюся политикой щедрого субсидирования французским правительством воздушнотранспортных компаний, бурным строительством французских воздушных путей, борьбой с Англией и Германией за мировую воздушную гегемонию. Эта эпоха воздушного грюндерства заканчивается реорганизацией построенной в период 1919—1929 гг. французской воздушной сети, районированием ее на специализированные воздушные сети и предоставлением последних в монополию отдельным частнокапиталистическим компаниям с целью облегчить французскому империализму возможность захватить в свои руки мировые воздушные торговые пути будущего.

2. Период 1930—1933 гг. — это период, когда под ударами кризиса воздушное грюндерство, запроектированное реорганизацией 1929 г., было прервано и проекты строительства новых воздушных линий положены под сукно. Этот период, характеризующийся снижением воздушных перевозок и ростом удельного веса правительственных субсидий в валовом доходе компаний, заканчивается организационной перестройкой французского воздушного транспорта и фактическим огосударствлением его в результате слияния всех частнокапиталистических французских воздушнотранспортных компаний в находящийся фактически в ведении правительства авиотранспортный трест монополистического характера, Air France, созданный по примеру и образцу английской Imperial Airways.

3. Период огосударствленной монополии французского воздушного транспорта, начавшийся с 1933 г. и протекающий под знаком борьбы за укрепление «империи Франции в воздухе».

В рамках этих трех этапов мы и будем рассматривать своеобразие развития воздушного транспорта Франции.

Воздушное грюндерство Франции (1919—1929 гг.)

Развитие воздушного транспорта Франции протекает в первые годы после войны 1914—1918 гг. под знаком воздушного грюндерства, аналогичного грюндерству в Англии. Компании по организации воздушных сообщений растут, как грибы, в надежде на правительственные субсидии, которые — и в этом характерное отличие французского типа развития от английского — льются щедрым потоком. Как и в Англии, характерными чертами этого

грюндерства является отказ французского правительства от развития внутренней воздушной сети и коротких международных воздушных линий. Таким образом развитие французского воздушного транспорта во многом сходно с развитием английского, и нашей задачей является лишь выделить те характерные черты, которыми развитие воздушного транспорта Франции отличается от развития воздушного транспорта Англии, равно как и изложить историю строительства французской воздушной сети.

Сеть внутренних воздушных линий, как и в Англии, не получила развития. Опыт эксплоатации первой внутренней воздушной линии Париж — Сен-Назер, открытой в 1918 г. и закрытой через несколько недель ввиду выявившейся ее убыточности, ясно показал французскому правительству, что гражданская авиация на тогдашнем этапе своего развития не могла «летать сама собой». Причинами убыточности явились конкуренция железных дорог, малая частота движения и слабая грузонапряженность внутренних линий. Из Парижа благодаря скорым ночным поездам можно достичь в течение ночи любой границы Франции, что делало железные дороги мощным конкурентом воздушного транспорта. При малой частоте движения и малой грузонапряженности внутренние воздушные линии не могли выдержать конкуренции железных дорог, а правительство не считало нужным тратить деньги на субсидирование тех внутренних воздушных линий, которые не имели военностратегического значения. Поэтому развитие внутренней воздушной сети было оставлено в загоне; вплоть до последнего времени самостоятельных внутренних линий, проложенных вне трассы международных и колониальных линий, на территории Франции почти не существовало. В течение 10 лет (1919—1929 гг.) французское правительство организовало всего 2—3 внутренних воздушных линии по следующим маршрутам: Париж — Руан — Гавр, Париж — Шербург, Париж — Тур — Бордо — Тулуза — Средиземное море вдоль побережья до Ниццы с веткой Тур — Лион.

Однако и эти линии могут считаться либо подъездными путями к важнейшим морским портам Франции, либо продолжением международных линий и связью между ними на французской территории. Самостоятельной же сети внутренних воздушных линий, создающей связь между крупнейшими центрами Франции, до последнего времени (1935 г.) почти не существовало, и на развитие ее французское правительство не желало тратить денег.

В отношении развития международных линий «коммерческого», вернее транспортного, значения французское правительство также ограничилось весьма скромными ассигнованиями. Таких международных линий во Франции в период 1919—1929 гг. было построено крайне незначительное количество. К числу их можно причислить линии Париж — Лондон, Париж — Брюссель, Брюссель Гамбург — Копенгаген — Мальме, Париж — Страсбург — Франкфурт — Берлин.

Франция добилась на Парижской мирной конференции права перелета для самолетов держав Антанты над германской, австрий-

ской, венгерской и болгарской территориями вплоть до момента полной эвакуации из этих территорий войск Антанты. Используя это право, Франция и создала в период 1919—1922 гг. свою «восточную стрелку»—воздушные линии Париж—Варшава и Париж—Константинополь, шедшие через территории Германии, Австрии, Венгрии, Болгарии и Турции, добившись одновременно на конференции послов запрещения для германских самолетов летать над территорией стран Антанты и ее вассалов и установления для германской гражданской авиации таких «технических норм», которые замораживали развитие германской воздушной техники на уровне достижений 1918 г. Однако эта франко-германская война за воздух закончилась, как будет показано в главе IV, не в пользу Франции, которая принуждена была во франко-германской воздушной конвенции 1926 г. предоставить германской гражданской авиации право полета над французской территорией, для того чтобы создать возможность бесперебойной работы своей «восточной стрелки».

Не менее существенной для Франции являлась задача установления воздушной связи со своими колониальными владениями в Азии и особенно в Африке.

«Черная империя», созданная французскими колонизаторами в Африке, охватывает огромные территории северо-западной половины африканского континента, простираясь от побережья Средиземного моря, где находятся крупнейшие колонии Франции (Тунис, Алжир, Марокко), через пустыню Сахару к озеру Чад и Бельгийскому Конго. Вся эта огромная территория изобилует полезными ископаемыми, огромными площадями экспортного леса и земель, годных для плантаций технических культур. Но освоению этих территорий размером около 8 млн. *км*^{2} препятствует почти полное бездорожье (сеть железных дорог в этих владениях Франции в 1928 г. составляла всего 12 400 *км*). Отсюда «задача Европы и в особенности Франции — наделить Африку средствами сообщения, от которых зависит ее экономический прогресс», для того чтобы «население цивилизованных государств могло уменьшить наполовину продолжительность своего труда»[1]. Это значит, что освоение африканского континента должно превратить Европу в страну рантье в отношении буржуазии, живущей на счет эксплоатации «черного континента», с переводом европейского пролетариата на сокращенный рабочий день и следовательно уменьшенную зарплату. Такова экономическая сторона задачи освоения французских колоний в Африке. Не менее важна и политическая. Важнейшей задачей транспортного строительства в Африке и в частности во французских колониях деятели Франции считают объединение французских колоний в одно целое по соображениям военностратегического характера: «Политические преимущества очевидны... Парижский меридиан проходит через Алжир, Инсаллах, Котону (порт Дагомеи), составляя нечто вроде

---

[1] «Europe Nouvelle», 27/X 1928, № 559, p. 1434, статья председателя национального комитета африканских железных дорог Vivier de Streel.

географической оси главнейших французских владений, вдоль которой логично создать великий транспортный путь, обеспечивающий связь между ними. Мы обладаем в Африке двумя армиями, которые оказали действенную помощь во время великой войны в отношении защиты родной территории: 1) алжирским корпусом, усиленным тунисскими и марокканскими дивизиями и многочисленными туземными отрядами, и 2) черной армией Западной Африки. В настоящее время каждая из этих армий является почти совершенно изолированной друг от друга, ограниченной своими собственными ресурсами, материалом и снаряжением, тогда как, будучи соединены железной дорогой, не подверженной никакому нападению извне, они составили бы военную силу, не имеющую себе равной вне Европы, за исключением Индии, Японии и США, которые не могут подвергнуться нападению.

Высший совет национальной обороны высказался в пользу этого строительства самым категорическим образом еще в 1923 г. Единственное возражение — это стоимость операции, ее финансовый баланс» [1].

Но задача освоения французских колоний в Африке тесно связана с проблемой господства Франции в западной половине Средиземного моря, где Франция натыкается на противодействие итальянского соперника. Франко-итальянские противоречия в послевоенную эпоху приобрели крайне серьезный характер. Франция превратила франко-итальянскую границу в цепь бетонированных фортов, создала на Корсике и в Бизерте укрепленные базы для своей авиации, подготовила сеть аэродромов, ремонтных мастерских и складов горючего и смазочного в пунктах, которые избраны исходными базами для организации налетов на побережье Италии. Все эти меры принимаются для того, чтобы обеспечить господство Франции в западной части Средиземного моря и следовательно обеспечить возможность беспрепятственной транспортировки французских войск и «черной армии» из французских колоний в Африке во Францию и обратно. В случае европейской войны обеспечение коммуникационных линий через Средиземноморье становится для французского империализма важной задачей, так как бесперебойное сообщение через Средиземноморье обеспечивает не только переброску войск из французских колоний в Африке во Францию, но и подвоз промышленного сырья и продовольствия для снабжения армии и населения.

В свете всех этих моментов становятся понятным как стремление Франции обеспечить скоростную связь, даваемую воздушными сообщениями, со своими владениями в Африке, так и энергия и крупные расходы, которые Франция уделила на разрешение этой задачи. Для обеспечения связи со своими владениями в Африке и для укрепления своих позиций в западной половине Средиземного моря на случай войны с Италией Франция создала ряд воздушных линий военноколониального характера. К числу этих линий относятся:

---

[1] «Europe Nouvelle», 27/X 1928, № 559, pp. 1438—1439, статья A. Berthelot.

1. Воздушная линия Тулуза — Аликанте — Казабланка — Дакар, дающая связь с Марокко, Французской Западной и Экваториальной Африкой, сыгравшая крупную роль в качестве коммуникационной военной линии во время войны в Марокко в 1924—1926 гг. Ответвлением этой линии для связи с Алжиром являлась линия Тулуза — Аликанте — Оран, рейсы по которой были временно прекращены до создания трансафриканской воздушной магистрали.

2. Линия Марсель — Алжир через Балеарские острова, дающая связь с Алжиром и являющаяся головным перегоном проектируемой трансафриканской воздушной магистрали.

3. Линия Антиб — Аяччио — Бон с альтернативным конечным пунктом в Тунисе, создающая связь с Тунисом и являющаяся воздушной линией стратегического характера.

Помимо установления воздушной связи со своими владениями в Африке французский империализм в период 1919—1929 гг. провел подготовительные работы по организации воздушной связи со своими владениями в Азии — Сирией и Индокитаем. Укрепление господства в Сирии важно для французского империализма прежде всего в силу претензий на Сирию со стороны его итальянского соперника, обнаружившихся еще во время войны 1914—1918 гг. Воздушная линия Марсель — Бейрут, проходящая через итальянскую территорию, имеет кроме того существенное значение для тренировки летного персонала на полетах у итальянского побережья, что весьма важно для французского империализма на случай войны в районе Средиземноморья.

Воздушная связь с Индокитаем приближает последний к метрополии во времени на 15—20 дней пути, что существенно способствует укреплению французского владычества в этой стране. Эта задача в последние годы в связи с обострением противоречий на Дальнем Востоке, угрозой войны на Тихом океане и экспансией Японии в «Южные моря» приобрела исключительно актуальный характер. Обеспечение Индокитая от всякой угрозы со стороны Японии становится такой же заботой Франции, какой является для Англии охрана Австралии, Новой Зеландии и даже Голландской Остиндии. Для обеспечения Индокитая «от всяких неожиданностей» Франция в последние годы (1932—1933) захватила весьма важные в стратегическом отношении на случай войны на Тихом океане Коралловые острова, что вызвало протест Японии и даже некоторое охлаждение франко-японских отношений, несмотря на известное сочувствие со стороны некоторых групп финансового капитала Франции планам Японии. В 1934 г. началось оборудование аэродромов и авиационных баз в южной части Тихого океана — в Нижнем Архипелаге и на Маркизских островах. Эти задачи французского империализма по охране своей колониальной империи в Африке и в Азии позволяют уяснить движущие пружины французской воздушной политики в период воздушного грюндерства Франции (1919—1929 гг.). Главные направления французской воздушной экспансии были разработаны и частично осуществлены как раз в эти годы, так что на

долю последующих лет осталось лишь завершение и уточнение проектов французской воздушной экспансии. Современная воздушная сеть Франции была задумана и разработана в основном в период 1919—1929 гг.

Анализ размещения сети военноколониальных линий Франции показывает, что их исходной базой является «треугольник» Антиб — Марсель — Тулуза, откуда они разветвляются на юго-запад, юг и юго-восток. В этом «треугольнике» Марсель по своему значению крупнейшего порта и промышленного центра южного побережья Франции является неоспоримой воздушной базой французских воздушных линий военноколониального значения. Из Марселя исходят две крупнейших французских воздушных магистрали: 1) дальневосточная: Париж — Сайгон и 2) проектируемая трансафриканская: Париж — Мадагаскар. Вполне возможно, что исходный пункт и головная база французской трансатлантической магистрали будут перенесены из Тулузы в Марсель в связи с включением компании Aéropostale и следовательно частнособственнических интересов фирмы Латекоэр в компанию Air France. Марсель соединен с Парижем и Лондоном воздушной линией, которая является головным перегоном всей этой сети французских воздушных магистралей.

Развитие сети колониальных линий было связано для французского империализма с необходимостью соглашения с Англией, чтобы получить для самолетов французской гражданской авиации право полета над территорией английских колоний. Действительно, организация французской дальневосточной аэромагистрали Париж — Сайгон была немыслима без согласия Англии пропустить французские самолеты через территорию Трансиордании, Ирака и Индии. Маршрут дальневосточной французской аэромагистрали на двух третях своего протяжения шел по территории Британской империи. Это обстоятельство и побудило французский империализм искать соглашения с Англией о сотрудничестве в воздухе. Соглашение было заключено 7 августа 1929 г. и получило название «англо-французской воздушной антанты». Воздушная антанта дала Франции возможность приступить к организации магистрали Париж — Сайгон, которая до этого являлась лишь мечтой французских империалистов. Но зато в обмен за право воздушного транзита через территорию Британской империи и пользования наземными устройствами и оборудованием английской гражданской и военной авиации французский империализм дал не только аналогичное обязательство Англии со своей стороны, но и какие-то уступки и льготы британскому империализму в отношении использования английской гражданской и военной авиацией французской трансатлантической воздушной магистрали и проектировавшихся воздушных линий в Южной Америке. Намек на эти уступки и льготы содержится в малозаметной фразе конвенции о сотрудничестве англо-французской воздушной антанты, о «сотрудничестве английской и французской авиации в Азии, Африке и Латинской Америке», но точный объем и содержание того, что понимается под этим сотрудничеством ан-

глийской и французской авиации как гражданской, так и военной, до сих пор неизвестны, так как текст соглашения не опубликован.

Для развития военноколониальных линий французское правительство не жалело денег на субсидирование французских воздушных компаний. Правительство предоставило этим компаниям право пользования принадлежащими военному и морскому ведомствам аэродромами и гидродромами, создало широкоразвитую сеть метеорологических пунктов и радиостанций, разграничило деятельность отдельных обществ по различным зонам или провело их объединение в крупные воздушные тресты, поощряло общества щедрыми субсидиями для развития военноколониальной воздушной сети. Что касается этих субсидий, то правительство ассигновало из государственного бюджета воздушным компаниям в 1920 г. 132 млн. франков, в 1921 г. — 184,5 млн. франков (в том числе 53 млн. на прямое покрытие дефицита и выплату дивидендов акционерам), в 1922 г. — 152 млн. франков (в том числе 46 млн. непосредственно обществам), в 1925 г. — 156 млн. франков (обществам — 56 млн.), в 1927 г. — 165,5 млн. франков (обществам — около 80 млн.). В среднем же, по подсчету Буше, правительственная субсидия в доходах французских воздушных компаний составила в период 1920—1925 гг. 68,6%, в период 1926—1929 гг. — около 73,6%. Благодаря такой щедрой субсидии французские воздушные компании могли вести успешную конкуренцию с английскими и германскими воздушными компаниями, снижая проездные тарифы чуть ли не вдвое по сравнению с английскими. Правительственные субсидии стимулировали рост воздушного транспорта конечно главным образом в смысле развития воздушной сети и только косвенно в смысле эксплоатации ее (увеличение перевозок почты, пассажиров и грузов).

Работа французской воздушной сети в период 1919—1929 гг. достигла следующих размеров [1]:

Годы	Длина воздушной сети (в *км*)	Количество налетанных километров	Пассажиров	Грузов (в *кг*)	Почты (в *кг*)
1919	2 955	265 784	588	8 440	935
1929	31 733	9 435 434	5 256	1 602 596	149 398

Период 1919—1925 гг. был своего рода опытным и учебным периодом в развитии воздушного транспорта Франции, так как сеть воздушных линий, достигшая в 1922 г. протяжения свыше 10 тыс. *км*, до 1925 г. не увеличилась сколько-нибудь существенно. Свертывание сети в 1923/24 г. следует в первую очередь объ-

[1] *Буше*, Современные экономические условия воздушного сообщения, М., Соцэкгиз, 1931, стр. 77. Данные за 1919 г. взяты из «Annuaire statistique de la France», 1923, pp. 215—216. Длина воздушной сети в 1919 г. подсчитана мною.

яснить «саботажем» Германии, прервавшей движение по французской «восточной стрелке». Расцвет грюндерства, выражающийся в бурном росте французской воздушной сети при отстающих темпах перевозок, падает на 1926—1929 гг., причем 1929 год можно считать кульминационным и завершающим эпоху французского воздушного грюндерства, так как после 1929 г. строительство воздушных линий резко падает: в период 1930—1932 гг. воздушная сеть Франции увеличилась, как будет показано ниже, всего на 1 580 *км*.

Эта политика щедрого субсидирования воздушнотранспортных компаний, занимающихся строительством и эксплоатацией военно-колониальных воздушных линий, является характерной чертой, отличающей французский тип развития воздушного транспорта от английского. Французское правительство довело эту политику до того, что давало, как показывает пример фирмы Блерио, субсидии компаниям только в отношении тех самолетов, которые могли быть приспособлены для военного использования, что и приводило к созданию чрезмерного летного парка воздушнотранспортных компаний и к эксплоатации на линиях гражданской авиации самолетов, недостаточно удобных в смысле комфорта для пассажирского передвижения.

Приблизительно до 1924—1925 гг. правительство субсидировало все общества, что способствовало их взаимной конкуренции. С 1924—1925 гг. правительство выделяет несколько более солидных и крупных обществ — Cie Internationale de Navigation Aérienne, Air Union, Aéropostale, поощряя их деятельность как агентов империалистической и колониальной экспансии. Первое общество осуществляет французскую связь с союзными и вассальными государствами востока и юго-востока Европы, остальные два осуществляют агрессивную политику французской экспансии в Азии, Африке и Латинской Америке.

Эта политика субсидирования наиболее нужных обществ завершилась в 1929 г. крупной реорганизацией всей воздушной французской сети и объединением отдельных французских воздушных компаний в три крупных аэротреста, получивших определенные линии в монопольную эксплоатацию. Причиной реорганизации французской воздушной сети явилось стремление приспособить гражданскую авиацию к выполнению тех международно-политических задач, которые ставит себе французский империализм, и сделать французскую авиацию более конкурентоспособной для борьбы с гражданской авиацией Германии и других государств. Краткосрочность контрактов правительства с компаниями (обычно один год, но в 1924/25 г. с Air Union и Aéropostale был заключен контракт на 10 лет) лишала компании инициативы и не позволяла им строить программы развития своей деятельности с расчетом на больший или меньший срок или создавать более современный летный парк, отвечающий требованиям воздушного движения. Устарелость и недостаточная оборудованность в отношении комфорта французских самолетов в сравнении с немецкими и английскими служат причинами, отвлекающими значитель-

ный контингент пассажиров на германские и английские самолеты, несмотря на более низкие французские тарифы. Наконец последней причиной реорганизации кроме стремления прекратить конкуренцию между отдельными компаниями является тот факт, что некоторые компании пытались «развивать свою собственную частную дипломатию в ущерб французским интересам в целом», т. е. действовать, не согласуясь с задачами французской воздушной политики. Все эти обстоятельства и обусловили реорганизацию, в основу которой были положены следующие установки:

1. Концентрация средств и ресурсов и общее пользование летным парком.

2. Такая система финансирования компаний, которая позволила бы строить программы с расчетом не на год, а на далекое будущее.

Первую задачу министерство авиации выполнило путем разбивки всех французских воздушных линий на три воздушных сети с точно очерченными границами, эксплоатация которых была поручена в порядке монополии отдельным компаниям. В дополнение к этому министерство авиации произвело объединение компаний в три крупных воздушных треста, деятельность которых была поставлена под контроль министерства.

Так были созданы:

1. Континентальная воздушная сеть, которой поручена работа по организации новых и эксплоатации уже существующих воздушных линий между Парижем и столицами Северной, Центральной и Восточной Европы. Монопольное обслуживание этой сети поручено Cie Internationale de Navigation Aérienne (сокращенно CIDNA).

2. Восточная сеть, головным участком которой намечался перегон Лондон — Париж — Марсель с магистралью на Средний и Дальний Восток, и воздушные линии в восточной половине Африки к востоку от линии Алжир — озеро Чад — экватор. Монопольное обслуживание этой сети поручено обществу Air Union.

3. Западная сеть, в которую были выделены воздушные пути через Испанию и Португалию, и воздушная трансатлантическая магистраль, связывающая Францию через Марокко и Французскую западную и экваториальную Африку с государствами Южной Америки — Бразилией, Аргентиной и Чили. Монопольное обслуживание этой сети поручено обществу Aéropostale. В состав западной сети должны были войти проектируемые воздушные линии Западной Африки к западу от линии Алжир — озеро Чад — экватор и Южной Америки. Для организации линий в Африке Aéropostale создала филиальное предприятие — Трансафриканскую компанию авиации.

Что касается финансирования компаний, то оно было объявлено делом национального значения, и сделана была попытка привлечь к участию в нем торговые палаты крупных городов, крупные транспортные предприятия и население (путем выпуска облигаций). Новые договоры правительства с компаниями, представляемые на утверждение парламенту, проектировались либо на

20-летний, либо на 30-летний срок, чтобы аэротресты могли составить свою оперативную и строительную программу на долгие годы вперед и найти средства для обновления летного парка, пользуясь гарантией правительства для своих займов и облигаций. От 25 до 33% акций трестов переходило в руки государства.

Новая система субсидий имела целью в течение 20- или 30-летнего срока действия договора добиться самоокупаемости эксплоатации воздушной сети и снизить тариф до 15% своей нынешней величины. Государство брало на себя обязательство финансировать научно-изыскательские работы компаний по конструкции новых типов самолетов, но зато в задачу компаний входило добиться самоокупаемости и даже рентабельности почтово-пассажирских линий при снижении тарифов. Особое внимание, по требованию правительства, компании должны были обратить на почтовые перевозки, так как, по мнению французского министерства авиации, в течение ближайших лет воздушная почта должна была стать почти единственной формой почтовой связи между крупнейшими мировыми и национальными центрами.

Однако эта установка на воздушные почтовые перевозки не отразилась в 1929 г. в проектировках французского правительства по созданию сети внутренних воздушных линий, которые, как правило, должны являться подъездными воздушными транспортными путями для перевозки почты, грузов и пассажиров к линиям международной воздушной сети, включающей в себя международные (в том числе и колониальные) воздушные линии Франции.

Программа развития гражданской авиации, рассчитанная на 10 лет, которая была запроектирована правительством в 1929 г., предусматривала довольно широкое развитие внутренней воздушной сети, которой до сего времени во Франции почти не существовало. Однако это развитие внутренней воздушной сети проектировалось весьма однобоко: все внутренние воздушные линии, строительство которых проектировалось этой программой, шли вдоль границ территории Франции. Так например воздушная линия Шербург — Нант — Бордо — Биарриц проектировалась параллельно западному побережью Франции, воздушная линия Дюнкерк—Страсбург — вдоль северо-восточной границы, линии Страсбург — Лион — Марсель и Лилль — Шалон — Дижон — Лион — Марсель — вдоль восточной и юго-восточной границ Франции. Линия Париж — Брест должна была связать столицу с главной базой и арсеналом французского военного флота на северо-западе Франции.

Трассировка этих линий вдоль французских границ доказывает с несомненностью военное значение этих линий. Они были запроектированы как можно ближе к границам, чтобы повысить маневроспособность военного воздушного флота и создать в главных остановочных пунктах этих линий, как например Шербурге, Бресте, Дюнкерке, Страсбурге, Марселе, базы, которые могут быть использованы как исходные точки для налетов французских военных эскадрилий на соседние государства, в частности на Германию и Италию. Чисто транспортное значение этих линий

заключалось лишь в том, что они до известной степени могли явиться подъездными путями от некоторых французских центров к французской европейской и колониальной воздушной сети, но если бы французское министерство авиации действительно хотело создать чисто транспортную воздушную внутреннюю сеть, то трассировка внутренних воздушных линий в связи с размещением производительных сил Франции должна была бы получить существенно отличное от указанного выше начертание.

На оборудование запроектированной внутренней воздушной сети французское правительство предполагало ассигновать в течение 10 лет 100 млн. франков, одну треть которых должны были дать муниципалитеты и торговые палаты крупнейших городов[1].

Развитие французской воздушной сети в период воздушного грюндерства создало обширную сеть французских воздушных линий в Европе, Азии, Африке и Америке, преследовавших в первую очередь задачи военноколониального характера и в некоторой степени отражавших стремление французского империализма утвердиться на командных позициях будущей системы великих воздушных торговых путей (трансатлантическая магистраль Тулуза — Буэнос-Айрес — Сант-Яго-де-Чили). Строительство и работа этой сети, рассматриваемые ниже по монополистическим «зонам влияния», отражавшим попытки французского империализма захватить в свои руки великие воздушные пути мировой торговли будущего, весьма четко показывают и основные направления французской воздушной экспансии, и военноколониальный по преимуществу характер воздушного грюндерства Франции, и степень субсидирования правительством воздушного грюндерства.

Континентальная воздушная сеть

При районировании французской воздушной сети воздушно-транспортное общество Cie Internationale de Navigation Aérienne (Международная компания воздухоплавания, или сокращенно CIDNA) получило монопольное право эксплоатации линий, созданных к 1929 г., и организации новых линий континентальной воздушной сети, т. е. французских воздушных линий на континенте Европы. За субсидию и другие виды помощи французское правительство могло заставить компанию CIDNA открыть любую новую линию:

1. На континенте Европы — на территории к северо-востоку и к востоку от линии Париж — Марсель и от границ Швейцарии и Италии, территории которых, равно как и все средиземноморские воздушные маршруты, не входили в зону континентальной сети.

2. В Азии — на территории к северу от широты Александретты (важный торговый порт и стратегический пункт на севере Сирии) и к западу от 60° восточной долготы, считая по Парижскому меридиану, с той оговоркой, что маршрут воздушной линии Кон-

[1] «Europe Nouvelle», 6/II 1930, № 626; «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 420—431.

стантинополь—Багдад с ее предполагаемым продолжением до Тегерана (Иран) может выйти за пределы установленной этими границами зоны.

Последняя льгота объясняется тем, что компании CIDNA удалось получить в 1920—1922 гг. от константинопольского правительства концессию на право организации воздушных линий на территории Турции и что передача этого права какой-либо другой французской компании могла последовать лишь с согласия Турции, которая после смены константинопольского правительства правительством Кемаля в 1922—1923 гг. могла, как опасалось французское правительство, по этому случаю либо вовсе разорвать контракт и аннулировать данное разрешение, либо потребовать какой-либо компенсации для себя. Поэтому монополия организации и эксплоатации воздушных линий на территории Турции и некоторых стран Ближнего и Среднего Востока (Ирак, Иран) была сохранена французским правительством за компанией CIDNA, а не передана обществу Air Union, получившему в монопольную концессию французскую восточную воздушную сеть.

Компания CIDNA возникла в 1920 г. под названием Франко-румынской воздушной компании, поставившей своей задачей установление связи между Парижем, Варшавой и Константинополем с продолжением этих линий впоследствии до Москвы и через Малую Азию, Турцию, Сирию и Месопотамию на Средний и Дальний Восток.

Линия Париж — Варшава и европейский участок проектируемой дальневосточной французской магистрали Париж — Константинополь должны были обеспечить скоростное воздушное сообщение между Парижем и столицами государств-вассалов Франции на востоке и юго-востоке Европы: Варшавой (Польша), Прагой (Чехословакия), Бухарестом (Румыния) и Белградом (Югославия). Маршрут обеих воздушных линий был трассирован как раз через эти центры.

Эта «восточная стрелка» («flêche d'orient»), как называют ее французы, стала могучим орудием французского империализма на востоке и юго-востоке Европы.

Действительно, первыми пассажирами, отправленными в 1920 г. из Парижа в Варшаву по этой еще не законченной тогда воздушной линии, были, как признается английский посол в Германии лорд Д'Абернон, маршал Вейган и отправленная с ним группа офицеров французского генерального штаба, которые сумели реорганизовать армии Пилсудского, разгромленные Красной армией, и бросить их снова в бой для отражения напора Красной армии.

Капитал Франко-румынской воздушной компании составлял в 1920 г. всего 3 млн. фр., но главными затруднениями ее (хотя ни один французский банк не решался предоставить обществу кредит) были отнюдь не затруднения финансового характера.

Деятельности общества препятствовали скорее обстоятельства международно-политического характера. Трасса воздушных линий, намеченных для связи со столицами Восточной и Юго-восточ-

ной Европы, должна была пройти через воздушную территорию Германии и других государств, не допущенных к участию в международной конвенции 1919 г. о воздухоплавании. Французское правительство чрезвычайно легко обошло это препятствие, использовав статьи 200, 303—320 Версальского мирного договора (равно как и соответствующие им статьи Сен-жерменского, Трианонского, Нейисского и Севрского договоров) о том, что воздушные суда Антанты будут иметь полную свободу полетов и посадки на территории Германии и других государств до 1 января 1923 г., если к этому времени эти государства не будут приняты в Лигу наций или допущены к участию в международной конвенции о воздухоплавании.

В 1922 г. организация воздушных линий Париж — Варшава и Париж—Константинополь была фактически закончена. В 1920 г. был организован и пущен в эксплоатацию участок Париж—Страсбург—Нюренберг с ветками на Прагу и Вену; в 1921 г. линия Париж—Прага была продолжена через Бреславль (Верхняя Силезия) на Варшаву. В 1922 г. линия Париж — Вена была продолжена через Будапешт, Белград, Бухарест до Константинополя.

Полеты на линии Париж—Страсбург—Нюренберг—Прага—Бреславль — Варшава, имеющей протяжение в 1 560 *км*, совершались ежедневно, и в летнее время можно было из Парижа достичь Варшавы в течение одного дня. По линии Париж—Константинополь полеты до Будапешта совершались из Парижа ежедневно, из Будапешта в Константинополь — 2 раза в неделю. Общая длина линии Париж—Константинополь составляла 2 790 *км*. Линия шла по следующему маршруту: Париж — Страсбург — Прага — Вена — Будапешт — Бухарест (или альтернативно Белград) — Константинополь.

Однако организация воздушных сообщений с Варшавой и Константинополем, налаженная с большим трудом к 1922 г., уже в 1923 г. подверглась тяжелым испытаниям. В январе 1923 г. германское правительство, освобожденное от обязательства пропускать самолеты Антанты через свою территорию, запретило французским самолетам перелетать через Германию. Таким образом воздушные линии компании CIDNA были прерваны в двух местах: в Баварии — на перегоне Страсбург—Прага и в Силезии — на перегоне Прага—Варшава. Но это были «смутные времена» оккупации Рура, и французское правительство попросту не обратило внимания на германское запрещение. Полеты продолжались, правда, без остановки в Нюренберге и Бреславле.

Однако в течение 1923—1924 гг. германские власти задержали не менее 12 самолетов компании CIDNA, совершивших по тем или иным причинам вынужденную посадку на германской территории. Французское правительство было вынуждено изменить тактику.

После Локарнского договора (1925 г.), открывшего Германии дорогу в Лигу наций, французское правительство подписало 22 мая 1926 г. воздушную конвенцию с Германией. Эта конвенция была своего рода сдачей непримиримых позиций Франции перед

Германией в воздухе, так как французское правительство было вынуждено в этой конвенции предоставить право полета германским самолетам над территорией Франции в обмен за право полета французским самолетам над германской территорией.

Не менее напряжены были отношения и с другими странами, побежденными в войне 1914—1918 гг. В Турции ангорское правительство Кемаль паши после Лозаннского мирного договора (1923 г.) отказалось признать действительным разрешение на право полета по территории Турции, данное обществу CIDNA константинопольским правительством. Крупные затруднения встретило общество CIDNA и в Венгрии, где «французские аэропланы не были встречены с симпатией». Однако обществу удалось уладить отношения с правительствами этих государств благодаря «энергичной поддержке Quai d'Orsay (французского министерства иностранных дел) и его дипломатических представителей». С другой стороны, на помощь обществу CIDNA пришли друзья Франции — восточноевропейские государства, ее вассалы. Правительство Чехословакии приобрело 20% всех акций общества и дало ему значительную субсидию.

Не менее щедрыми на субсидии оказались и другие страны — Польша, Румыния, Югославия. В силу договора об англо-французской воздушной антанте общество CIDNA получило от английского правительства разрешение на транзит через Ирак с правом посадки в Багдаде и вступило в переговоры с турецким правительством о продолжении линии Париж — Константинополь через Анатолию до Алеппо и Багдада. Оно создало в крупнейших центрах Европы свою агентуру, сеть метеорологических станций и радиоустановок, ремонтные мастерские, где может быть произведен самый сложный ремонт аппаратов и машин. Особенно хорошо были оборудованы ремонтные базы в Бухаресте, Варшаве и Праге.

В 1935 г. между СССР и Чехословакией состоялось соглашение об открытии воздушной линии Москва — Киев — Черновицы (Румыния) — Ужгород (Чехословакия) — Прага. Эта линия, смыкаясь в Праге с французской «восточной стрелкой», создает возможность прямого воздушного сообщения Москва — Париж.

Финансовые результаты были далеко не блестящи. В период 1927—1929 гг. фактическая перевозка (сюда включены и платные и бесплатные пассажиры, почта и грузы) и размер правительственной субсидии на тоннокилометры, по данным Буше [1], характеризовались следующими цифрами:

Годы	Фактическая перевозка (% использования тоннажа самолетов)	Субсидия на тоннокилометр (в франках)
1927	61	11,30
1928	58,7	10,30
1929	48,5	11,25

[1] *Буше*, цит. соч., стр. 81, 83.

В доходе общества CIDNA на 1 *км*, составлявшем, по данным Буше, в 1929 г. 14,70 франка, правительственная субсидия составляла 11,25 франка, коммерческий доход — 3,45 франка, т. е. 30%.

1929 год явился крупной вехой в развитии общества CIDNA. В связи с реорганизацией французской воздушной сети министерство авиации произвело объединение линий общества CIDNA с воздушными линиями общества Société Générale de Transport Aérien (Компания воздушного транспорта, или сокращенно SGTA), организованного известными конструкторами братьями Фарман.

Объединение CIDNA и SGTA было произведено в форме «объединения интересов», причем за новым обществом сохранено название CIDNA, для того чтобы не дать повода правительствам государств, предоставивших те или иные концессии или льготы старому обществу CIDNA, поднять вопрос о пересмотре договоров. Внутри нового объединения старое общество CIDNA и общество SGTA должны были временно сохранить свою самостоятельность, эксплоатируя свои собственные линии, вплоть до момента полного слияния обоих обществ в одно целое.

Капитал нового объединения был установлен в 60 млн. франков, из которых 20 млн. франков дало правительство и по 20 млн. франков старые общества — CIDNA и SGTA. Объединению был разрешен выпуск облигаций на сумму в 300 млн. франков, гарантируемых правительством. Монопольное право эксплоатации французской воздушной сети на континенте Европы в составе линий старой CIDNA и линий SGTA закреплено за новым объединением на 30 лет. В пределах указанной выше зоны министерство авиации могло предложить объединению организацию любой воздушной линии согласно своим указаниям.

Братья Фарман были пионерами гражданской авиации во Франции. В феврале 1919 г. они открыли первую французскую воздушную линию международного характера — между Парижем и Лондоном, 12 февраля 1919 г. — линию Париж—Брюссель, 12 августа 1919 г. — линию Париж — Амстердам. В 1920 г. при содействии министерства авиации, давшего субсидию, братья Фарман организовали общество SGTA для организации воздушных сообщений между Парижем и главнейшими центрами Северной и Восточной Европы. К 1929 г. воздушная сеть SGTA складывалась из следующих линий:

1. Париж—Брюссель—Роттердам—Амстердам длиной в 460 *км*, эксплоатируемая совместно с голландской воздушной компанией KLM.

2. Брюссель—Гамбург—Копенгаген—Мальме длиной в 815 *км*. Эту линию компания SGTA проектировала в дальнейшем довести до столиц Швеции и Норвегии — Стокгольма и Осло, чтобы обеспечить французское влияние в этих странах.

3. Париж — Саарбрюкен — Франкфурт — Берлин протяжением 1 010 *км* с альтернативной трассой Париж — Кельн — Берлин длиной в 888 *км*. В дальнейшем линию хотели довести через Вар-

шаву в столицы прибалтийских государств — Ригу (Латвия), Ревель (Эстония), Гельсингфорс (Финляндия), Ковно (Литва), к границам СССР.

Обществу SGTA удалось установить связи и обеспечить сотрудничество с воздушными обществами других государств: шведским — Аэротранспорт, германским — Lufthansa, голландским — KLM, бельгийским — SABENA и т. д.

Линия Париж—Лондон, эксплоатировавшаяся в первые годы после войны обществом SGTA, была передана им, по распоряжению министерства, воздушному обществу Air Union в целях устранения конкуренции обеих компаний на этой линии.

Финансовые результаты работы SGTA были не лучше результатов CIDNA. По данным Буше, относящимся лишь к линиям Париж—Берлин, Париж—Саарбрюкен—Берлин и Париж—Амстердам, фактическая перевозка (процент использования тоннажа самолетов) выражалась в следующих цифрах[1]:

Линии	Фактическая перевозка (в %)		
	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Париж — Амстердам . .	43	45,3	44,3
Париж — Берлин	59	49	48,8
Париж — Саарбрюкен (Берлин — с 1929 г.) .	—	18,6	38,7

Правительственная субсидия на пройденный километр для линий SGTA колебалась, по данным Буше[2], в 1926—1929 гг. следующим образом:

	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Размер субсидии (в франках)	10,90	15,46	10,40	10,50

Из дохода общества SGTA на 1 *км*, составлявшего, по данным Буше, в 1929 г. 12,90 франка, правительственная субсидия составляла 10,50 франка, коммерческий доход — 2,4 франка, т. е. 25%.

Восточная воздушная сеть

При районировании воздушнотранспортной сети Франции зона воздушной восточной сети была определена в следующих границах:

1. В Европе—район Средиземного моря к востоку от линии Марсель—Алжир.

2. В Африке — северо-восточный сектор африканского конти-

[1] *Буше*, цит. соч., стр. 81.
[2] Там же, стр. 81, 83.

нента к востоку от линии Алжир—форт Флаттерс у озера Чад и к северу от линии, идущей от форта Флаттерс до пересечения ее с экватором на восточном побережье Африки в итальянской колонии Сомали.

3. В Азии — сектор к югу от широты Александретты (Сирия).

Однако правительством было оговорено за собой право разрешить компании CIDNA в пределах указанной выше зоны в азиатском секторе организацию и эксплоатацию воздушной магистрали Париж — Константинополь в случае продолжения ее на Алеппо — Багдад — Тегеран. Организация и эксплоатация подобной воздушной линии, как было уже указано ранее, были сохранены за обществом CIDNA по соображениям международно-политического характера.

Согласно договору от 21 февраля 1929 г. монопольная эксплоатация восточной воздушной сети была дана на срок в 30 лет обществу Air Union, созданному в апреле 1919 г. под названием Messagerie Aérienne (Мессажери Аэрьен) наиболее известными французскими конструкторами Бреге, Блерио, Кодроном, Мораном, Рено, братьями Фарман, после того как уже стало известно, что правительство не станет скупиться на субсидии. В 1920 г. это общество создало «дочернюю» компанию Aéronavale, которая должна была при финансовой поддержке французского правительства организовать воздушные морские линии и сконструировать французский тип гидросамолета. Деятельность Air Union протекала следующим образом.

В 1919 г. общество Messagerie Aérienne открыло свою первую воздушную линию Париж—Лондон, конкурируя с обществом SGTA. В 1923 г. Messagèrie Aérienne поглотило при поддержке правительства соперничавшую с ним воздушную компанию Cie des Grands Express Aériens, слившись с последней в общество Air Union. Новое общество — Air Union — открыло воздушную линию Париж—Лион—Марсель длиной в 730 *км* с веткой Лион—Женева длиной в 113 *км*. Эта линия совместно с линией Париж—Лондон образовала крупнейшую внутреннюю воздушную магистраль, пересекавшую Францию с севера на юг. В 1925 г. обществу Air Union удалось заключить с правительством договор сроком на 10 лет, согласно которому оно получало субсидию в случае открытия воздушных линий, связывающих Францию со странами Востока. Правительство таким образом уже в 1925 г. определило район деятельности компании Air Union, заставив ее между прочим отказаться от эксплоатации линии Париж—Брюссель, где работало общество SGTA.

В результате этого договора и после слияния с Aéronavale общество Air Union образовало свой особый филиал — Air Union Lignes d'Orient, приступивший к выполнению поставленной правительством задачи по организации воздушных сообщений между Францией и странами Востока.

В период 1927—1929 гг. общество Air Union Lignes d'Orient занималось главным образом проектировочными работами по организации французской восточной аэромагистрали. После райони-

рования французской воздушной сети оно вместе с обществом Air Union открыло в 1930 г. средиземноморскую магистраль Марсель—Аяччио (Корсика) — Неаполь—Корфу—Афины—Кастельроссо—Бейрут длиной в 3 204 *км*. В январе 1931 г. эта линия была продолжена согласно директиве министерства авиации до Сайгона по маршруту Бейрут—Дамаск—Багдад—Бушир—Джаск—Карачи—Джодхпур—Аллахабад—Калькутта—Акиаб—Рангун — Бангкок—Сайгон длиной в 9 045 *км*. Общее протяжение магистрали Париж — Сайгон составляет 12 289 *км*.

В 1934 г. французская дальневосточная магистраль была продолжена на восток от Бангкока до Ганоя, причем французское правительство в ноябре 1935 г. договорилось с нанкинским (несмотря на протесты Японии) о продолжении дальневосточной магистрали до Кантона.

Финансовые результаты деятельности Air Union по некоторым линиям можно признать более удовлетворительными по сравнению с результатами деятельности других обществ. По данным Буше[1], процент использования тоннажа самолетов (фактическая перевозка) для общества Air Union в период 1927—1929 гг. характеризуется следующими цифрами:

	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Париж — Лондон:			
Дневные полеты	50	59,3	55,6
Ночные полеты	—	—	56,5
Париж — Марсель	76	43,8	44,6
Лион — Женева	68	43,6	28,8
Антиб — Тунис	50	48	35,8

Размер правительственных субсидий на пройденный километр колебался следующим образом (в франках):

1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
13,10	12,68	12,78	14,20

Хотя линия Лондон—Париж является исключительной по своей грузонапряженности среди всех французских линий (составляя в 1929 г. всего 1,2% всего протяжения французской сети воздушных линий, она дала 25% всего налетанного на воздушных линиях Франции километража и получила 23% всего коммерческого дохода всей сети французских воздушных линий), тем не менее коммерческий доход на ней составлял 38,6%, а правительственная субсидия — 61,4% всех эксплоатационных расходов. По линии Марсель—Париж в 1929 г. коммерческий доход равнялся 20%, правительственная субсидия — 80%. Еще хуже были результаты по линии Антиб—Аяччио—Тунис—Бон, где коммерческий доход составлял всего 9%, а правительственная субсидия — 91% всех эксплоатационных расходов. Для всей сети общества Air Union соотношение коммерческого дохода к правительственной субсидии составляло 30 : 70.

В отношении абсолютных цифр Буше[2] указывает, что в 1929 г.

---

[1] *Буше*, цит. соч., стр. 81.
[2] Там же.

общество Air Union получило от своей линии Лондон—Париж длиной в 375 *км* 9,5 млн. франков коммерческого дохода, т. е. ту сумму коммерческих доходов, которую получило общество CIDNA в 1929 г. от всей своей сети протяжением в 4 120 *км*, и в три раза больше суммы коммерческого дохода, полученной обществом SGTA от своей воздушной сети протяжением в 3 тыс. *км*.

Западная воздушная сеть

При районировании французской воздушной транспортной сети границы западной воздушной сети были очерчены следующим образом:

В Европе — сектор к западу от линии Париж—Марсель, в частности территория Испании и Португалии.

В Африке — вся территория африканского континента к западу от линии Алжир — озеро Чад и к югу от линии, идущей от озера Чад до пересечения ее с экватором на восточном побережье Африки у итальянского Сомали, т. е. весь африканский континент, за исключением зоны, представленной Air Union.

В Америке — вся Южная и Центральная Америка.

Эта воздушная сеть, долго считавшаяся наиболее важной и ценной для французского империализма, устанавливает связь между Францией и ее африканскими колониями и осуществляет французскую экспансию в страны Южной и Центральной Америки.

История строительства западной воздушной сети характерна для уяснения целей и задач французской воздушной экспансии. Почти накануне окончания мировой войны, в сентябре 1918 г., крупный промышленник юго-запада Франции Пьер Латекоэр представил французскому правительству проект организации воздушной линии, которая должна была связать Францию с Марокко, Сенегалом и Южной Америкой. Проект был одобрен правительством, и в декабре 1918 г. воздушная компания линии Латекоэр открыла почтовое сообщение по маршруту Тулуза—Барселона. 9 марта 1919 г. был совершен первый пробный рейс Тулуза—Марокко, и в сентябре того же года открыто регулярное пассажирское и почтовое сообщение по этому маршруту. Компания Латекоэр добилась крупного успеха, потому что пересылка почты по воздуху между Францией и Марокко сокращала доставку писем в летние месяцы с 4—6 до 1 дня и в зимние месяцы с 6—10 до 2 дней. В результате, несмотря на высокие почтовые тарифы, компания Латекоэр в 1925 г. добилась того, что две трети писем, идущих из Франции в Марокко и обратно, перевозились на ее самолетах. Успех эксплоатации магистрали Тулуза—Казабланка длиной в 1 845 *км* побудил компанию организовать воздушные линии Казабланка—Оран и Аликанте—Оран. В 1925 г. компания Латекоэр продолжила магистраль Тулуза—Казабланка до Дакара, порта на западном побережье Французской западной Африки.

От Казабланки воздушная линия шла по маршруту Агадир—

мыс Джуби—Вилла Циснерос—порт Этьен—Сен-Луи—Даккар на дистанцию в 2 850 *км*. В летние месяцы летчики компании Латекоэр совершали перелет от Казабланки до Даккара менее чем в 2 суток, включая остановки на промежуточных этапах маршрута, с регулярностью перелетов в 98%. Так был проложен второй этап (первый Тулуза—Казабланка) великой трансатлантической воздушной магистрали, которая должна была пересечь Атлантический океан «в самом узком месте» — между мысом Даккар на западном побережье Африки и мысом Наталь на восточном побережье Южной Америки — и обеспечить французскую воздушную экспансию в страны Центральной и Южной Америки, предусмотренную проектом Пьера Латекоэра еще в 1918 г.

В целях реализации этого проекта компания Латекоэр еще в 1924 г., т. е. до открытия линии Казабланка—Даккар, послала в Бразилию и Аргентину «изыскательскую экспедицию» во главе с принцем Мюратом для изучения возможности регулярных полетов через Атлантический океан и организации воздушной магистрали вдоль восточного побережья Южной Америки — от Наталя до Буэнос-Айреса. Экспедиция принца Мюрата должна была наметить трассу пути и места для аэродромов, посадочных площадок и ангаров, организовать пробные полеты между отдельными этапами, вести переговоры с правительствами Бразилии, Аргентины и Уругвая о предоставлении компании Латекоэр концессии на монопольное право организации воздушных сообщений вдоль восточного побережья Южной Америки и наконец привлечь капиталистов южноамериканских государств к участию в предприятиях компании Латекоэр путем организации «подъездных воздушных путей» к трансатлантической воздушной магистрали на территории своих стран.

Переговоры с правительствами Бразилии, Аргентины и Уругвая затянулись почти на 3 года, так как экспедиции принца Мюрата пришлось встретиться с ожесточенной конкуренцией германской фирмы Юнкерса, которая пыталась получить у правительства южноамериканских государств концессию на право организации воздушных линий и перевозку воздушной почты в Европу. Защитником интересов фирмы Юнкерса перед правительствами южноамериканских государств явился сам рейхсканцлер германской республики доктор Лютер. Однако после поездки в Южную Америку Пьера Латекоэра и циркулярного письма президента Французской республики президентам южноамериканских республик концессия на организацию воздушных линий вдоль восточного побережья Южной Америки и на перевозку воздушной почты в Европу осталась за компанией Латекоэр, сумевшей предложить благодаря субсидии и гарантии французского правительства более льготные условия, чем фирма Юнкерса. Правительства Бразилии, Аргентины и Уругвая заключили договор с компанией Латекоэр, приступившей после этого к организации воздушной магистрали Даккар—Буэнос-Айрес.

Географические условия организации трансатлантической ма-

гистрали настолько интересны, что на них следует остановиться [1]. Каждый участок пути имеет свои специфические трудности. Перегон Тулуза — Казабланка сопряжен с пересечением Пиренеев через проход Перта (Perthus Pass) на высоте 1 000 *м*. Склоны Пиренеев во многих местах покрыты снегом и скрыты туманами, что заставляет самолет набирать высоту. Далее трасса следует вдоль восточного побережья Испании, где горные кряжи Сиерры подходят к морю. Скалистая береговая линия не представляет удобств для вынужденной посадки, и выбор посадочных площадок является нелегкой задачей. От Танжера до Казабланки главным препятствием являются туманы, представляющие обычное явление на западном побережье Африки. От Казабланки до Даккара воздушная линия идет вдоль побережья и по большей части (от Агадира до порта Этьен) через пустыню, где испанские форпосты — мыс Джуби и Вилла Циснерос — являются единственными посадочными площадками и базами для пополнения запасов горючего. Вне этих форпостов пустыня находится во власти марокканских племен, восставших против испанского владычества, и вынужденная посадка вне этих пунктов влечет за собой захват летчиков и пассажиров в плен и уплату компанией Латекоэра соответственного выкупа. Организация воздушной линии в этих районах была связана с такими затратами, что например расплановка аэродрома на мысе Джуби потребовала больших усилий и денежных затрат, чем постройка крупной фабрики во Франции, так как даже воду для персонала аэростанции и рабочих пришлось перевозить на пароходе с Канарских островов.

Кроме того условия полетов через пустыню вдоль западного побережья Африки на данном уровне техники авиации весьма неблагоприятны. Высокая температура на транссахарском участке атлантической магистрали заставила компанию Латекоэр принять особые меры для сбережения горючего и охлаждения моторов. На этих перегонах применяются моторы, которые могут работать при жаре в 50° в тени, что обусловило выбор особого типа самолета. Вдоль побережья часты туманы, в то время как ветры пустыни приносят песчаные бури, портящие или преждевременно изнашивающие мотор вследствие засорения его песком.

Задача пересечения Атлантического океана по воздуху была разрешена лишь в 1934—1935 гг.

Южный сектор Атлантического океана менее труден для перелета, чем северный. Метеорологические условия здесь более благоприятны, чем на севере, так как трасса линии пересекает зону великого тропического затишья и море более спокойно. Поэтому даже порча мотора не грозит безусловной катастрофой. Дистанция в 3 200 *км*, отделяющая в самом узком месте Атлантического океана побережье Африки от побережья Бразилии, разбивается на части островами Зеленого мыса, островом св. Павла и островом Фернандо Норонья, образующими естественные этапы для проме-

---

[1] «Europe Nouvelle», 31/VII 1926, № 412 и 442 bis; 6/II 1930, № 826.

жуточных остановок. Серьезным недостатком маршрута однако является то обстоятельство, что центральная часть маршрута — от островов Зеленого мыса до острова Фернандо Норонья — должна быть сделана без посадки, так как остров св. Павла, лежащий почти посредине этого перегона, представляет пустынную скалу, еле поднимающуюся над уровнем океана и захлестываемую волнами во время бурь. Посадка у берегов острова почти невозможна без капитальных и дорогостоящих работ по созданию морского аэропорта. Дистанция перегона острова Зеленого мыса — остров Фернандо Норонья (без остановки у острова св. Павла) составляет не менее 2 500 *км*, т. е. почти рекордную для 1928—1931 гг. дальность перелета на гидросамолете. Но то, что осуществляется в порядке постановки рекорда, не может быть поставлено в качестве задачи для гидросамолетов, обслуживающих линию в порядке регулярной коммерческой эксплоатации.

Поэтому компания Латекоэр должна была прибегнуть к смешанным воздушно-пароходным перевозкам. Весь путь от Даккара до Наталя был разбит на три перегона:

1) от Даккара к островам Зеленого мыса дистанцией в 700 *км*, покрываемой на гидросамолетах в течение 5 часов;

2) от островов Зеленого мыса до острова Фернандо Норонья дистанцией в 2 500 *км*; перевозки по этой части маршрута совершаются на особых быстроходных судах (авизо) водоизмещением в 700—800 *т*, которые «одолжены» морским министерством компании Латекоэр очевидно в порядке любезности; продолжительность рейса около 77 часов;

3) от острова Фернандо Норонья в Пернамбуко с остановкой у мыса Наталь дистанцией в 700 *км*, покрываемой на гидросамолетах в течение 5 часов.

Таким образом переправа через Атлантический океан между Даккаром и Пернамбуко требовала 87 часов, т. е. немного более 3½ суток. Рейс Франция — Буэнос-Айрес протяжением 12 600 *км* осуществлялся в 7½ суток. Таким образом открывалась возможность получить в течение 15 дней ответ на письмо, посланное из Европы в Бразилию, в 20 дней — на письмо из Европы в Аргентину, между тем как продолжительность рейса пароходных компаний только в одну сторону этого маршрута (туда или обратно) составляет из Европы в Бразилию 17 дней, а из Европы в Аргентину — 23 дня. Ответ на письмо, посланное из Европы пароходом, обычно получается из Бразилии через 40 дней, а из Аргентины — через 50 дней. С введением же мощных трехмоторных гидросамолетов для обслуживания перегона острова Зеленого мыса — остров Фернандо Норонья продолжительность рейса из Европы в Аргентину снизилась до 3—4 дней.

Вдоль восточного побережья Южной Америки воздушная магистраль идет по следующему маршруту: Наталь—Пернамбуко (Ресифе)—Масейо — Багиа—Порто-Сегуро — Виктория — Рио-де-Жанейро — Сантос — Паранагуа — Флорианополис — Порто-Алегре — Пелотас — Монтевидео — Буэнос-Айрес.

Техническая организация южноамериканского отрезка трассы

потребовала исключительных усилий. Трасса линии шла через области с исключительно неблагоприятными метеорологическими и климатическими условиями, области почти полного бездорожья, так как тропические леса не допускали использования обычного транспорта. Местами леса подходят к самому берегу, в других местах берег скалист. Необычайно пышная растительность тропического пояса Южной Америки потребовала огромных усилий для очистки от зарослей пунктов, намеченных для распланировки аэродромов и посадочных площадок в районах девственных лесов и болот. Почву в некоторых местах пришлось цементировать, что значительно удорожило расходы по строительству. Мало того, во время организации технической трассы компании Латекоэр приходилось прокладывать дороги через лесную чащу, чтобы создать связь между своими аэростанциями и посадочными площадками и внешним миром, везти тысячи тонн строительных материалов, горючего, авиоматериалов на расстояния в 10—15 тыс. *км* от места их добычи или производства, а также персонал и аппаратуру для монтажа радиостанций, метеорологических пунктов и служб земного оборудования. Метеорологические условия линии также были не из легких. В этих районах тропического климата образование густых облаков, создающих плохую видимость, сопровождается сильными ливнями, затрудняющими полеты.

Южноамериканский участок трансатлантической воздушной магистрали был открыт для эксплоатации в 1928 г.

В 1929 г. линия была продолжена из Буэнос-Айреса в трех направлениях:

1) к югу через Вагия-Бланка — Сан-Антонио — Раусон до Коммодоре-Ривадавиа по маршруту протяжением в 970 *км;*

2) на запад с перелетом через Анды до столицы республики Чили—Сант-Яго — у западного побережья Южной Америки по маршруту протяжением в 1 200 *км;*

3) на север до столицы Парагвая—Асунсион—длиной в 1 100 *км.*

Наиболее интересным из них и в политическом, и в транспортном, и в техническом отношениях конечно является западный перегон до Сант-Яго.

Политического значения этой линии мы коснемся ниже, теперь же отметим, что благодаря установлению воздушной связи с побережьем Тихого океана письмо из Европы в Чили идет 8—9 дней, тогда как при обычных средствах сообщения для этого требовалось от 20 до 30 дней. В техническом отношении линия Буэнос-Айрес—Сант-Яго интересна тем, что на перегоне между Мендозой и Сант-Яго возвышается огромный барьер Андов, многие горные перевалы которых достигают 4 тыс. *м* высоты. Тихоокеанские бури создают столь бурные и снижающие самолет течения воздуха, что необходимо подняться на высоту от 6 до 7 тыс. *м,* чтобы пересечь Анды над облаками, которые окутывают их вершины. Летчикам, работающим на этом перегоне, не раз приходилось регистрировать температуру в 50° ниже нуля, и для полета через Анды компания Aéropostale была принуждена применить

особый тип самолета и мотора, годный для перелетов в условиях Арктики.

Организация воздушной линии Буэнос-Айрес—Сант-Яго выводила французский империализм в лице компании Aéropostale на берега Тихого океана. Этот выход на побережье Тихого океана, задуманный, по признанию дирекции компании Aéropostale, еще в программе 1918 г., явился реализацией лишь первой части этой программы, ибо планы компании Aéropostale не ограничивались созданием связи Тулуза—Буэнос-Айрес—Сант-Яго. По мнению дирекции, «после того как создана и регулярно функционирует линия, связывающая Европу с Бразилией, Аргентиной и Чили, было бы жаль не воспользоваться этой великой воздушной связью для создания веток (подъездных путей. — *Н. П.*), которые позволили бы обслужить другие страны Южной Америки». В связи с этим помимо организации подъездных линий к Буэнос-Айресу с севера (Буэнос-Айрес—Асунсион) и с юга (Буэнос-Айрес—Коммодоре-Ривадавия) компания Aéropostale предусматривала усиленное развитие своей южноамериканской сети в двух направлениях:

1. К северу от Сант-Яго (Чили) вдоль тихоокеанского побережья Южной Америки до Колумбии и Перу по маршруту Сант-Яго—Вальпарайзо—Кокимбо—Икике—Арика—Лима—Кальяо. Организация этой линии стимулировалась концессиями, предоставленными компании Aéropostale правительством Чили. В 1929 г. компания добилась от правительства Чили концессии на перевозку почты в Европу. В 1930 г. ей была дана сверх этого концессия на перевозку 50% всей воздушной почты, идущей в государства к северу от границы Чили, в том числе в США и Канаду.

2. К северу от мыса Наталь вдоль северо-восточного побережья Южной Америки в Гвиану, Венесуэлу и Колумбию по маршруту Форталеса — Парагиба — Белем (Пара) — Макапа—Кайенна — Джорджтаун—Каракас—Барранкилла с веткой из Джорджтауна (Английская Гвиана) на Антильские острова, принадлежащие Франции, Мартиника и Гваделупа. Правительство Венесуэлы, где особенно сильны английские «нефтяные интересы», опасаясь воздушной экспансии США, поспешило дать компании Aéropostale концессию не только на перевозку почты и грузов из Венесуэлы в Европу, но и на организацию и эксплоатацию воздушных линий внутри страны, в чем оно продолжительное время упорно отказывало американским воздушным компаниям. Такая же концессия была дана компании Aéropostale и правительством Колумбии. Летом 1930 г. на территории Венесуэлы были организованы пробные воздушные рейсы между Каракасом и Маракаибо, давшие «весьма ободряющие результаты», и предприняты изыскания по организации воздушной линии вверх по течению реки Амазонки для соединения с Перу и Эквадором.

Таким образом программа компании Aéropostale, точнее, французского империализма, предусматривала ни более ни менее, как охват кольцом воздушных линий всего южноамериканского кон-

тинента. Политический смысл этой программы характеризовался следующими задачами:

1) «установление связи великих южноамериканских наций с Европой;

2) установление связи между отдельными южноамериканскими нациями, в настоящее время сильно удаленными друг от друга».

Эта последняя, весьма скромная на вид, формулировка скрывала на самом деле попытку создания французским империализмом блока южноамериканских государств, который мог бы противостоять панамериканским тенденциям США. Как заявляет дирекция компании Aéropostale в своем официальном отчете, «США прилагают в настоящее время крупные усилия, стремясь монополизировать воздушные сообщения американского континента. Опираясь на мощную поддержку правительства, обладая огромными ресурсами, американский капитал очевидно ставит своей целью использовать авиацию для осуществления с большей уверенностью своей великой идеи панамериканского союза. И отнюдь не самым малозначащим является то обстоятельство, что линии Aéropostale облегчают союз всех латинских племен Южной Америки с латинскими племенами Европы».

В международной политической борьбе буржуазных государств всегда бывают карты, которые можно сдать в обмен на нужный политический козырь. Такой картой в политической борьбе французского империализма с английским, можно думать, и должны были явиться трансатлантическая и южноамериканские воздушные линии, которые помимо «коммерческих интересов» и соображений престижа для Франции первостепенной роли не играли, но зато имели самое жизненное значение для Англии на случай борьбы с США. Англо-французская воздушная антанта, созданная соглашением 1929 г., предусматривает сотрудничество Англии и Франции в воздухе в странах Америки, и в силу ее английскому воздушному тресту Imperial Airways, надо думать, предоставлено право пользования наземным оборудованием, вспомогательными службами и прочим во время полетов по западной французской воздушной сети. Таким образом английский империализм получал в свое распоряжение цепь опорных воздушных баз, вытянувшихся вдоль тихоокеанского и атлантического побережий южноамериканского континента по направлению к Панамскому каналу. Конечный пункт проектировавшегося атлантического маршрута—Барранкилла—находится вблизи от Панамского канала — всего около 200 *км*. Смыкание же воздушной сети компании Aéropostale с линиями, проектируемыми английским обществом Atlantic Airways, заканчивает охват с воздуха всего восточного побережья американского континента, начиная от Канады до южной оконечности Аргентины. И так как именно английский империализм является движущей силой, организующей сопротивление южноамериканских республик «панамериканским» тенденциям США на южноамериканском континенте (южноамериканские республики являются крупнейшими рынками вложений английского капитала и важными рынками сырья и сбыта для Англии), то

понятно, что вся воздушная сеть компании Aéropostale являлась для Франции тем козырем, который она могла уступить англичанам в обмен хотя бы за поддержку ими французских планов на континенте Европы.

В 1930 г. западная воздушная сеть складывалась из следующих линий:

Главная магистраль Франция—Чили по маршруту Тулуза—Барселона — Аликанте — Малага — Танжер — Рабат — Казабланка — Агадир — мыс Джуби — Вилла Циснерос — порт Этьенн — Сен-Луи — острова Зеленого мыса — остров Фернандо Норонья — мыс Наталь — Пернамбуко (Ресифе) — Масейо — Багия (Bahia) — Каравеллас — Виктория — Рио-де-Жанейро — Паранагуа — Сантас — Флорианополис — Порто-Аллегре — Рио-Гранде-до-Суль — Пелотас — Монтевидео — Буэнос-Айрес — Руфино — Вилла Мерседес — Мендоза — Сант-Яго длиной в 13 745 *км*. Магистраль была разбита на 4 перегона:

Тулуза — Казабланка	длиной	в	1 845	*км*
Казабланка — Даккар	»	»	2 850	»
Даккар — Наталь	»	»	3 200	»
Наталь — Сант-Яго	»	»	5 850	»
Итого . . .			13 745	*км*

В магистраль были включены четыре вспомогательных воздушных линии, являющиеся подъездными путями:

Бордо — Тулуза длиной в 215 *км*.

Марсель — Барселона длиной в 495 *км*.

Буэнос-Айрес — Конкордия — Монте-Казерос — Босадос — Ассунсион длиной в 1 100 *км*.

Буэнос-Айрес — Вагия-Бланка — Сан-Антонио — Раусон — Коммодоре-Ривадавиа длиной в 970 *км*.

Кроме главной магистрали компания Aéropostale имела еще две воздушных линии:

1. Париж—Бордо—Биарриц—Мадрид длиной в 1 200 *км*, связавшая по воздуху Францию с Испанией.

2. Марсель—Барселона—Алжир длиной в 800 *км*, являющаяся головным перегоном будущей трансафриканской магистрали. Линия Марсель—Алжир, несмотря на сравнительно небольшое протяжение — всего 800 *км*, — была открыта сравнительно поздно, в 1927 г. Причиной этому были тяжелые условия перелета над западным сектором Средиземного моря, где господствуют сильные ветры и бури.

В период 1925—1929 гг. воздушная сеть компании Aéropostale увеличилась более чем в 3 раза. Налет километров за тот же период увеличился всего на 55%, в то время как субсидии увеличились более чем в 3 раза. Это показывает, что главным фактором увеличения работы сети явилось не усиление эксплоатации линии (повышение фактических перевозок), а большая протяженность сети. Действительно, эксплоатация отдельных линий и даже отдельных перегонов главной магистрали происходит крайне неравномерно. По линии Марсель—Алжир полеты совершались 6 раз

в неделю в каждом направлении, на перегоне Тулуза—Казабланка полеты производились в каждую сторону ежедневно, на перегоне Тулуза — Даккар — 2 раза в неделю и по всей магистрали — 1 раз в неделю.

Процент использования тоннажа самолетов (фактическая перевозка), по данным Буше [1], колебался в период 1927—1929 гг. следующим образом:

	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Тулуза — Казабланка	50	36,8	21,5
Казабланка — Даккар	15	22	—
Франция — Америка	—	—	18
Марсель — Алжир	—	6,3	18
Париж — Мадрид	—	—	9,6

Правительственная субсидия на пройденный километр в среднем для всей западной воздушной сети колебалась, по данным Буше, в период 1926—1929 гг. следующим образом:

1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
9,48 франка	12,51 франка	21,35 франка	22,70 франка

В 1929 г. коммерческий доход на 1 *км* для всей сети компании Aéropostale составлял 5,35 франка, правительственная субсидия на 1 *км* — 22,70 франка. Иначе говоря, коммерческий доход на 1 *км* составлял 23%, правительственная субсидия — 77% всего дохода.

Следует особо остановиться на транспортной работе главной воздушной магистрали Франция — Южная Америка и в частности на ее перегоне Тулуза—Казабланка, являющемся отдельной и самостоятельной воздушной линией. Проектируя главную магистраль, дирекция Aéropostale рассчитывала главным образом на перевозку воздушной почты. Согласно подсчетам почтовых управлений Рио-де-Жанейро, Монтевидео и Буэнос-Айреса весь поток писем между Европой и Америкой достигает ежегодно 200 млн. штук. Исчислив тарифную надбавку за перевозку одного письма в размере от 12 до 17 франков (в зависимости от расстояния) сверх обычной почтовой таксы, дирекция Aéropostale рассчитала, что потребуется перевезти всего 3 150 тыс. писем в год, т. е. 1,5% всего количества писем, чтобы оправдать все свои расходы по эксплоатации трансатлантической магистрали. Действительность оправдала расчеты дирекции Aéropostale. Из 18,5 млн. франков коммерческого дохода в 1929 г. для всей западной сети 91,3% всей суммы составляют, по данным Буше, доходы от перевозок воздушной почты, 3% — доходы от перевозки грузов и 5,7% — от перевозки пассажиров. Из всей суммы коммерческого дохода от перевозки воздушной почты 60% дала трансатлантическая магистраль, линия Тулуза — Казабланка — 27%, остальное — прочие воздушные линии компании Aéropostale. Коммерческий доход от рейса каждого самолета по трансатлантической магистрали в 1929 г. поднялся от 6 тыс. франков в январе до 180 тыс. франков в августе. Что касается линии Тулуза — Казабланка, то здесь

---

[1] *Буше*, стр. 81.

можно отметить увеличение роста воздушных перевозок в 1924—1926 гг., вызванное колониальной войной Франции в Марокко, в остальные же годы работа линии имела застойный характер.

После краха Aéropostale в 1931 г., о причинах которого речь будет итти ниже, и в связи с широкой воздушной экспансией США в страны Латинской Америки проектировки строительства новых французских воздушных линий в странах Южной Америки были положены под сукно, и часть южноамериканских линий Aéropostale была закрыта. В 1932—1934 гг. фактически работала лишь одна трансатлантическая магистраль Тулуза — Буэнос-Айрес — Сант-Яго-де-Чили, которой приходилось выдерживать конкурентную борьбу со стороны Deutsche Lufthansa, приступившей к созданию германской трансатлантической магистрали. Deutsche Lufthansa в 1933 г. удалось наладить воздушное сообщение через Атлантический океан на самолетах, используя в качестве промежуточных аэродромов пароходы-авиоматки «Вестфален» и (с 1934 г.) «Швабенланд», и добиться значительного выигрыша времени в перевозке почты по сравнению с французской трансатлантической магистралью. Кроме того по этому маршруту курсировал германский дирижабль, перевозивший почту еще быстрее, чем самолеты.

В связи с обострившейся германской конкуренцией французское правительство форсировало работы по конструированию авиастроительными фирмами летающих лодок, способных совершать беспосадочные перелеты через Атлантический океан между Африкой (мыс Даккар) и Южной Америкой (мыс Наталь). В 1934 г. Air France организовала нерегулярные беспосадочные рейсы по этому маршруту. С начала 1935 г. начались беспосадочные регулярные рейсы, и к маю 1935 г. французскими пилотами было совершено около двадцати беспосадочных перелетов через Атлантический океан в порядке регулярных воздушных сообщений.

В 1934—1935 гг. французское правительство выдвинуло проект организации трансатлантической воздушной магистрали через центральный сектор Атлантического океана по маршруту Азорские острова — Бермудские острова — США, предлагая создать для промежуточных посадок плавучие аэродромы-базы [1].

Трансафриканская воздушная магистраль

Для организации воздушного сообщения через Африку компания Aéropostale, предполагавшая вначале сама предпринять организацию трансафриканской магистрали, создала в 1929 г. «дочернюю» компанию — Cie Transafricaine d'Aviation (Трансафриканскую авиационную компанию). В организации этого общества приняли участие правительство, компания Aéropostale и общество Air Afrique, давшее каждое одну треть акционерного капитала.

Запроектированная в 1929 г. воздушная сеть Трансафриканской авиационной компании по существу составляла один из участков

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1935, июнь, стр. 188—193.

западной воздушной сети, но задачи организации трансафриканской воздушной магистрали были настолько сложны, что Aéropostale сочла необходимым создать для этой цели специальное «дочернее» общество, вместо того чтобы включить трансафриканскую магистраль в число линий своей сети. Некоторую роль в этом отношении сыграло и общество Air Afrique, созданное французским правительством в целях «авионизации» населения французских колоний Африки и представлявшее интересы тех французских предприятий и фирм, которые имели свои конторы в африканских колониях Франции. Поэтому, хотя сама компания Aéropostale собиралась взять на себя организацию во французских владениях в Африке некоторых подъездных воздушных линий, организация трансафриканской воздушной магистрали была поручена особому «дочернему» обществу.

По словам официоза французского министерства иностранных дел, «в Африке роль авиации приобретает для нас исключительную важность в силу того факта, что наша черная империя — одна из наиболее огромных, какие существуют, и что территории, составляющие ее, по своим просторам и богатству весьма много обещают в будущем» [1].

Строительство воздушных линий в африканских владениях Франции началось с северного средиземноморского побережья Африки. Первые африканские воздушные линии были созданы для связи с Марокко, Алжиром, Тунисом и Французской западной Африкой, как например воздушные линии Антиб — Бон (Алжир), Марсель — Алжир, Тулуза — Оран, Тулуза — Казабланка — Даккар, в дополнение к которым проектировалось строительство линии Казабланка — Оран.

Но развитие сети воздушных линий в Северной Африке считалось сравнительно второстепенной и легкой задачей. Корень проблемы состоял, по мнению французского министерства колоний, в строительстве сети воздушных линий в наиболее неразвитых в транспортном отношении и наиболее богатых природными ресурсами французских колониях средней части Африки — Французской западной и экваториальной Африке — и в создании воздушной связи между этими французскими владениями и французскими колониями на севере Африки через пустыню Сахару.

Развитие сети воздушных линий во Французской западной и экваториальной Африке было подготовлено опытными полетами французских военных летчиков, для обслуживания рейдов которых местная колониальная администрация создала широко разветвленную сеть аэродромов, складов горючего и смазочного и метео- и радиостанций, связывающих крупнейшие центры французских колоний. Запасные посадочные площадки эшелонированы вдоль этих маршрутов на расстоянии от 30 до 80 *км*. Летчики могут в большинстве точек посадки найти кров, средства для ремонта и пополнения запаса горючего и смазочного. Радио- и метеоустановки дополняют эту сеть, позволяя получить в крат-

---

[1] «Europe Nouvelle», 27/X 1928, № 559, p. 1470.

чайший срок сводки о состоянии погоды. Во Французской западной Африке имеется 15 основных аэродромов, 256 запасных посадочных площадок и 19 радио- и метеостанций. В Французской экваториальной Африке к 1930 г. было оборудовано 8 запасных посадочных площадок. На Мадагаскаре подготовка сети наземного оборудования была развернута с 1929 г. весьма энергично. Такой сети наземного оборудования в африканских колониях Франции могла, по мнению организаторов французской воздушной экспансии, позавидовать сама метрополия.

Сохранение этой сети в порядке требовало от французского империализма больших усилий и еще больших затрат, так как ряд площадок требовал постоянного ухода. Муравейники термитов, пышная тропическая растительность, ливни — все это портило почву, делая зачастую площадки негодными для посадки самолета. Но тем не менее вся эта сеть наземного оборудования в достаточной степени обеспечивает безопасность для передвижения по воздуху.

Проектируя строительство великой воздушной трансафриканской магистрали, которая должна была обеспечить связь между Францией и Мадагаскаром через Французскую западную и экваториальную Африку в несколько дней пути, французский империализм ставил этой магистрали следующие задачи:

1. Связать Францию со всеми ее африканскими колониями.
2. Возможно лучше обслужить французские колонии в Африке в транспортном отношении, для чего трассу магистрали проектировалось вести в возможно большей степени через французские владения.
3. Организовать столь короткий воздушный маршрут, какой только может позволить конфигурация пересекаемых территорий, учитывая однако местные интересы.
4. Обладать в случае войны независимым от чего бы то ни было и быстрым средством связи между Францией и ее колониями в Африке.

Но создание воздушных сообщений с Экваториальной Африкой натолкнулось на серьезные препятствия, преодолеть которые французской воздушной экспансии оказалось не так легко. Пустынная Сахара считалась долгое время во французских авиационных кругах непроходимым барьером для регулярных воздушных рейсов, и практика опытных перелетов не могла рассеять этого предубеждения. Но так как воздушная связь с Французской экваториальной и западной Африкой считалась по указанным выше причинам настоятельно необходимой, то создание транссахарской воздушной линии стало одной из основных задач французской воздушной экспансии в Африке.

Согласно проектировкам министерства авиации трасса трансафриканской воздушной магистрали, одним из этапов которой должна явиться воздушная линия через Сахару, должна пойти по следующему маршруту: Алжир—Лагуат—Эль Голеа—Аулеф, т. е. вдоль автомобильного тракта через Сахару, по которому шла ав-

томобильная экспедиция фирмы Ситроен, и далее — через Гао до Ниамей.

Проектируемая через Сахару воздушная линия, организация и эксплоатация которой представляют серьезные трудности в техническом отношении, так как трасса линии идет через пустыню, где часты песчаные бури (самумы) и где снабжение горючим и смазочным требует крупных затрат по транспортировке, необходима французскому империализму по соображениям не только экономического, но и военнополицейского характера. Воздушная линия через Сахару имеет задачу охранять с воздуха строительство проектируемой французским империализмом транссахарской железной дороги. Проектировки этой железной дороги, несмотря на более чем пятидесятилетнюю давность самого замысла, пока еще не вполне реализованы, так как строительство подобной железной дороги требует крупнейших финансовых затрат. Но транссахарская железная дорога имеет не столько коммерческо-транспортное, сколько стратегическое значение. В силу этих соображений французская частнокапиталистическая инициатива предпочитает оставаться в стороне от этого проекта, несмотря на многообещающие рекламные статьи официозного характера. Строительство же подобной железной дороги на средства одной лишь казны не по карману последней и не укладывается в рамки государственного бюджета. Поэтому транссахарская железная дорога в течение 50 лет оставалась одним из пожеланий французского империализма, хотя в послевоенные годы в связи с задачей «реконструкции колоний», особенно африканских, вопрос о ней снова был поставлен французским империализмом в фокус общественного внимания.

От Ниамей трасса проектируемой трансафриканской воздушной магистрали должна повернуть под прямым углом на восток и итти параллельно экватору через Циндер (Зиндер) до озера Чад, огибая последнее с северо-востока на юг до форта Лами. Из этого пункта трасса магистрали поворачивает на юго-восток, проходя через Французскую экваториальную Африку по маршруту форт Лами — форт Аршамбо — Банги — Браццавиль. От Браццавиля трасса магистрали намечалась по двум вариантам: либо через колонию Португальская Ангола к порту Сан-Паоло де Лоанда, где магистраль выходит на побережье Атлантического океана, поворачивая отсюда на восток до Броккен-Хилля в Родезии, где она пересечет трассу английской трансафриканской воздушной магистрали, либо через Бельгийское Конго по маршруту Браццавиль — Киншаса — Луэбо — Элизабетвиль до Броккен-Хилля. От Броккен-Хилля проектируемая трасса магистрали идет на восток к восточному побережью Африки через Тете (Португальская восточная Африка) на Килимане и Мозамбик в Португальской восточной Африке и далее через Мозамбикский пролив до Мадагаскара в Маюнга и Антананариво. Общее протяжение трансафриканской магистрали составит около 13 тыс. *км*.

Эта магистраль имеет одновременно и «имперский» (колониальный) и коммерческий характер. Она связывает цепями колони-

ального угнетения в одно целое французские колонии в Африке, обеспечивая быстрое сообщение между ними и пересекая английскую трансафриканскую воздушную магистраль Каир—Кептаун в Броккен-Хилле. При помощи этой магистрали французский империализм рассчитывает энергично наступить на пяту своего английского «друга» и соперника. В коммерческом отношении трансафриканская французская магистраль рассчитывает на солидный доход от перевозки пассажиров и почты. Письмо, отправленное воздушной почтой из Парижа в 5 часов вечера, на другой день в полдень будет в Алжире, на третий день утром — в Гао, вечером — в Циндер, на четвертый день — в форте Лами, на пятый день — в Банги, на шестой — в Браццавиле, на восьмой — в Катанге (Бельгийское Конго). Между тем при самых быстрых наземных средствах сообщения необходимо 10—12 дней, чтобы добраться до Гао, 25 дней — до Циндер и более месяца — до Браццавиля и Катанги.

По главным караванным трактам через Сахару путешествие на верблюдах отнимает месяцы. Так например, по тракту Могадор—Тимбукту путешествие на верблюде требует от 50 до 55 дней, по тракту Триполи — Гадамес — Тичикельт — Тимбукту — от 65 до 75 дней, по тракту Гадамес — Рат — Циндер — от 70 до 75 дней, по тракту Триполи — Мурзук — Вадаи — от 70 до 75 дней и т. д.[1].

Доставка письма из Франции на Мадагаскар пароходом через Суэцкий канал требует двух-трех недель. Пересылка письма воздушной почтой из Парижа в Антананариво (столицу Мадагаскара) потребует 11 дней (по данным 1930 г.), тогда как на пароходе для этого требуется значительно больше времени.

Техническая организация линии требует крупных подготовительных работ, так как трасса линии проходит через пустыню Сахару или покрытые тропическими лесами малонаселенные районы Африки; не менее тяжелы и метеорологические условия. Очевидно в связи с этими трудностями, а также и с финансовыми затруднениями правительства открытие трансафриканской воздушной магистрали, намеченное на октябрь 1930 г., было отложено. Работы по технической подготовке трассы однако шли полным ходом. В 1931 г. в Сахаре работала большая изыскательская партия, наметившая около 20 пунктов для организации наблюдательных и метеорологических станций. Французские гражданские и военные самолеты совершили несколько десятков пробных и учебных рейсов через Сахару и Французскую экваториальную Африку. Бельгийское правительство дало Трансафриканской авиационной компании разрешение на организацию регулярных полетов через Бельгийское Конго, добившись в обмен, чтобы линии воздушной компании SABENA были включены в трассу трансафриканской воздушной магистрали как один из этапов последней.

В переговорах между Францией и Бельгией осенью 1933 г. была установлена следующая трасса воздушных сообщений между Бель-

---

[1] «Geopolitik», 1925, октябрь, стр. 728, примечание 5.

гией и Африкой: Брюссель—Париж—Марсель—Алжир—Аулеф—Гао—Циндер—озеро Чад—форт Лами—форт Аршамбо—Банги—Либинге—Кокилатвиль—порт Франки—Лулуабург—Букама. Впоследствии из Букама линия должна быть продолжена до Мадагаскара. Три французских военных эскадрильи — в Бамако (Французская западная Африка), Банги (Французская экваториальная Африка) и Антананариво (Мадагаскар) — были намечены для использования по обслуживанию трансафриканской магистрали, и их состав в связи с этим был увеличен.

Во Французской западной Африке были созданы 30 посадочных площадок, в том числе 11 с ангарами.

Во Французской экваториальной Африке — 74 посадочных площадки, в том числе 30 с ангарами.

Расходы по их содержанию делятся между Францией, Бельгией и территориями, обслуживаемыми линией [1].

Одновременно во Французской западной и экваториальной Африке были широко развернуты изыскательские работы по подготовке аэродромов, установлены радио- и метеостанции и т. д., так как «эта великая артерия, которая пересечет с севера на юг черную страну, призвана стать осью, с которой будут увязаны местные линии, имеющие целью питать ее, обслуживая отдаленные центры» [2].

Французское министерство колоний в качестве ориентировочной наметки выдвигало следующий проект сети местных африканских воздушных линий.

В Северной Африке: линия Тунис—Алжир—Оран—Фец—Рабат, связывающая важнейшие центры французских колоний Туниса, Алжира и Марокко. Отрезок этой линии Оран — Алжир — Бон был пущен в эксплоатацию компанией Lignes Aériennes Nord Africaines в декабре 1934 г.

Во Французской западной Африке: воздушная линия Даккар—Бамако—Ниамей — озеро Чад—Абешр—Эль Фашер — Хартум—Массауа—Джибути с ветками на Конакри, Гран-Басам и Котону. Эта линия пересекает весь африканский континент с запада на восток, от Даккара до Джибути, связывая Атлантический океан с Красным морем. Она проходит через территорию Французской западной Африки, Англо-египетского Судана, Абиссинии и французской колонии Джибути. Связывая французские колонии на западном побережье Атлантики и на побережье Красного моря, она является орудием французской воздушной экспансии и французского влияния в Абиссинии и орудием конкурентной борьбы французского империализма с английским, так как вовлекает в сферу французского влияния Англо-египетский Судан и укрепляет позиции французского империализма на побережье Красного моря, т. е. на великом морском торговом пути из Европы в Индию через Суэц, где хозяйничают англичане. Вместе с тем эта линия имеет и крупное транспортное значение, так как постройка ее позволит

---

[1] «Flight», 21/XII 1933, p. 1284.

[2] «Europe Nouvelle», 27/X 1928, № 559, p. 1471 и сл.

пересечь африканский континент в широтном направлении, сокращая во много раз переезд по этому маршруту по сравнению с имеющимися средствами сообщения.

Во Французской экваториальной Африке французское министерство колоний проектировало строительство двух воздушных линий: 1) Банги—Яунде—Дуала—Нигерия—Ниамей и 2) Банги—Браццавиль — Пуант-Нуар, являющихся подъездными путями к трансафриканской французской воздушной магистрали и к воздушной линии Даккар—Джибути.

На острове Мадагаскар подъездные воздушные пути должны связать столицу Мадагаскара Антананариво с крупнейшими центрами острова — Маюнга, Диего-Суарец, Таматава и Тулеар.

Хотя строительство трансафриканской магистрали было задержано кризисом, однако подготовительные работы по изысканию посадочных площадок, установке радио-и метеостанций и складов горючего в период 1931—1933 гг. велись весьма интенсивно. Зимой 1933—1934 гг. состоялся пробный рейс нескольких десятков французских военных самолетов по проектируемой трассе. 1934 год явился переломным годом; так, в 1934 г. были пущены в эксплоатацию не только два отрезка трансафриканской магистрали, но и ряд транссахарских линий.

7 сентября 1934 г. был пущен в эксплоатацию северный отрезок трансафриканской магистрали Алжир—Браццавиль (столица Французской экваториальной Африки). Рейсы шли по следующей трассе:

1-й день: Алжир—Эль Голеа. 2-й день: Эль Голеа—Аулеф. 3-й день: Аулеф—Ниамей. 4-й день: Ниамей—Циндер. 5-й день: Циндер — форт Аршамбо. 6-й день: форт Аршамбо — Браццавиль.

Трасса линии по стратегическим соображениям проложена так, что проходит по всему району озера Чад, хотя из-за этого срок перелета по данной трассе удлиняется на 2 дня.

Кроме отрезка Алжир—Браццавиль 29 июля 1934 г. был пущен в эксплоатацию конечный отрезок трансафриканской магистрали — воздушная линия Брокен-Хилль (Северная Родезия)—Антананариво (остров Мадагаскар) длиной в 2 200 *км*.

Открытие движения по всей трансафриканской магистрали намечается в 1935 г.

Одновременно развернулось строительство воздушных линий через Сахару. Общество Société Algérienne Transports Tropicaux пустило в эксплоатацию в 1934 г. восточную транссахарскую воздушную линию, трассированную по маршруту Алжир — Эль Голеа—Кано (Нигерия), где она связывается с Нигерской железной дорогой, идущей от Кано к порту Лагос. Благодаря этому создается комбинированное воздушно-железнодорожное сообщение между побережьем Средиземного моря и Гвинейским заливом, важное в транспортном отношении для английских колониальных фирм, имеющих связь с Нигерией.

Общество Cie Générale Transaérienne организовало западную транссахарскую воздушную линию, трассированную по маршруту Коломб-Бехар (конечная станция Алжирской железной

дороги Алжир — Коломб-Бехар) — Гао — Ниамей, с продолжением в будущем этой линии до порта Котону на побережье Гвинейского залива в Дагомее. Эта линия идет целиком по территории французских колоний.

Кроме строительства трансафриканской воздушной магистрали и транссахарских воздушных линий были начаты подготовительные работы по организации воздушной линии, пересекающей Африку с запада на восток. В первую очередь подготовительные работы начались на участке будущей трассы между Даккаром и озером Чад. Французская пароходная компания «Chargers Reunis», организовавшая пароходные рейсы между важнейшими портами французских колоний в Африке, начала подготовительные работы по организации воздушной линии вдоль побережья Гвинейского залива. Компания проектирует продолжить отрезок трансатлантической французской магистрали — линию Казабланка — Даккар — до Пуант- Нуара (Французская экваториальная Африка). Линия пройдет через Сенегамбию, Французскую Гвинею, Либерию, Берег слоновой кости, Дагомею до Французской экваториальной Африки. В первую очередь намечается пустить в эксплоатацию перегон Даккар—Котону (Дагомея)[1].

Организацией воздушной линии Даккар—Котону—Пуант-Нуар французский империализм завершает весьма важный этап в создании французской воздушной магистрали вдоль западного побережья Африки, проектируя в дальнейшем продолжить эту магистраль от Пуант-Нуара до Кептауна. В проектировках французского империализма такая магистраль могла бы явиться опасным конкурентом для английской воздушной экспансии в Западной Африке и даже для трансафриканской английской магистрали Каир — Кептаун. Французский империализм пытается договориться с английским о размежевании империалистической воздушной экспансии в Африке, стремясь закрепить за собой организацию воздушной магистрали по западному побережью Африки и предлагая английскому империализму ограничиться эксплоатацией созданной последним магистрали Каир—Кептаун[1].

Кризис и перестройка воздушного транспорта (1930—1933 гг.)

Реорганизация французской воздушной сети, запроектированная министерством авиации в 1929 г., имела целью облегчить французскому империализму борьбу за мировые воздушные пути и представляла собой попытку превратить программу строительства военноколониальных воздушных линий в программу строительства мировых воздушных торговых путей. Развернутая установка директора французской гражданской авиации Эммануила Шомье относительно «места Франции в воздухе» свидетельствует именно о такой попытке французского империализма, задуманной еще, как показывает докладная записка Пьера Латекоэра о стро-

---

[1] «Rivista Aeronautica», 1935, май, стр. 368—370; «Aéronautique», 1935, февраль.

[2] «Flight», 18/IV, 1935, стр. 433; «Aéronautique», 1935, февраль, стр. 39—42; «Aéronautique», 1935, март, стр. 69.

ительстве трансатлантической воздушной магистрали, в 1918 г. и намеченной к реализации в 1929 г., когда жестокий экономический кризис затормозил воздушное грюндерство Англии и Германии. Франция, попавшая в орбиту экономического кризиса несколько позже, рассчитывала использовать создавшуюся ситуацию — временное ослабление английской и германской воздушной экспансии, чтобы укрепить свои позиции в воздухе, но, попав в орбиту экономического кризиса, принуждена была подобно Германии и Англии затормозить свое воздушное грюндерство.

Реорганизация французской воздушной сети в 1929 г. заканчивает первый этап развития французского воздушного транспорта — этап воздушного грюндерства. После этой реорганизации воздушный транспорт Франции вступает в новую полосу развития. Она характеризуется замедленными темпами роста воздушной сети (в период 1930—1932 гг. воздушная сеть увеличилась за 3 года всего на 1 580 *км*), свертыванием летной работы воздушных линий и падением перевозок почты и грузов при незначительном увеличении пассажирских перевозок, уменьшением казенных субсидий, крахом такого кита французской воздушной экспансии, как Aéropostale, и временным отказом французского империализма от немедленной реализации планов воздушной экспансии. Этот период приводит в сентябре 1933 г. к организационной перестройке воздушного транспорта, к слиянию всех воздушных компаний в один мощный авиационный трест Air France, имеющий подобно английской Imperial Airways монополию на казенные субсидии. Организационная перестройка, повышая уровень концентрации воздушного транспорта и монополистической его организации, делает воздушный транспорт Франции более конкурентоспособным по отношению к Imperial Airways и Deutsche Lufthansa, облегчая вместе с тем французскому империализму руководство французской воздушной экспансией и борьбу за мировые воздушные магистрали на международной арене.

Динамика строительства и работы французской воздушной сети характеризуется в эти годы следующими данными[1]:

Годы	Длина сети (в *км*)	Налет километров (в тыс.)	Перевезено		
			пассажиров (в тыс.)	почты (в *т*)	грузов (в *т*)
1929	26 865	9 435	25	149	1 604
1930	34 978	9 395	29	200	1 616
1931	36 160	8 870	32	189	1 508
1932	36 560	8 780	36	170	1 114
1933	39 840	11 100	52	223	1 520
1934	37 585	10 029	50	219,5	1 343

[1] По материалам Комитета экономики и права воздушного флота ОАХ и иносектора Аэрофлота. Данные за 1933 г. см. «Revue Aéronautique Internationale», 1934, сентябрь, стр. 344—348; данные за 1934 г. см. «Revue Aéronautique Internationale», 1935, июнь, стр. 231.

По сравнению с показателями кульминационного и завершающего периода воздушного грюндерства 1929 г. показатели развития воздушного транспорта в период 1930—1932 гг. обнаруживают замедленные темпы развития воздушной сети при ощутительном снижении летного километража и резком падении перевозок почты и особенно грузов (последние дают около 33% снижения). Наоборот, перевозки пассажиров растут, но этот рост объясняется снижением тарифов, которое позволило воздушнотранспортным компаниям получить новые контингенты потребителей воздушного передвижения. Во всех этих моментах динамики развития французского воздушного транспорта в эти годы нельзя не видеть влияния экономического кризиса, положившего конец эпохе грюндерства и разрушившего проекты французской воздушной экспансии.

Работа воздушной сети французских компаний в 1930—1932 гг.[1]

Годы	Длина сети (в *км*)	Налетанных километров	Перевезено		
			пассажиров	грузов и посылок (в *кг*)	почты (в *кг*)
1. Aéropostale					
1930	18 543	3 555 086	2 117	50 963	99 165
1931	17 213	3 467 777	2 588	57 163	96 341
1932	16 998	3 489 644	3 172	59 921	95 039
2. CIDNA					
1930	4 119	2 137 097	3 551	450 285	18 072
1931	4 611	1 686 510	3 746	281 192	21 024
1932	5 201	1 313 715	4 071	155 059	13 053
3. Air Union					
1930	2 398	2 061 889	14 602	717 542	28 062
1931	2 956	2 286 435	19 224	926 678	29 861
1932	2 398	2 249 776	22 411	679 348	26 965
4. Air Orient					
1930	4 929	440 827	198	3 164	3 038
1931	12 284	906 290	319	8 327	11 426
1932	12 289	1 221 569	598	8 297	11 872
5. SGTA					
1930	3 003	998 406	6 986	357 774	30 992
1931	3 053	921 221	6 823	332 210	27 959
1932	3 173	876 163	6 640	259 670	26 037

[1] «Luftwacht», 1933, март.

Географические направления транспортной работы (регулярные рейсы) характеризуются в 1933 г. следующими данными [1]:

Работа французских воздушных линий в 1933 г.

Название линий	Длина (в *км*)	Налет (в *км*)	Пассажиры	Почта (в *кг*)	Грузы и посылки (в *кг*)
1. Тулуза — Южная Америка.	13 878	1 328 484	657	37 014	5 937
2. Тулуза — Казабланка — Марокко	1 845	1 482 350	3 526	62 689	66 159
3. Марсель — Алжир	803	507 116	283	13 614	13 929
4. Марсель — Барселона . . .	495	209 740	471	12 327	8 429
5. Париж — Стамбул — Варшава с ответвлениями . .	4 207	1 368 196	5 626	10 946	251 206
6. Париж — Лондон	375	1 118 288	18 047	12 987	758 286
7. Париж — Лион — Марсель — Канн	1 080	797 024	4 915	16 829	63 062
8. Марсель — Париж — Бон .	1 230	711 555	4 070	10 547	46 313
9. Марсель — Сайгон	12 289	1 373 035	1 013	16 352	11 671
10. Париж — Амстердам . . .	460	375 530	4 230	4 623	179 729
11. Париж — Кельн — Берлин .	888	293 139	2 512	6 839	46 506
12. Париж — Саарбрюкен — Берлин	1 010	133 620	1 471	8 060	15 125
13. Брюссель — Мальме . . .	815	124 695	1 435	1 445	10 320
14. Париж — Базель	412	65 189	703	1 692	8 225
15. Лион — Женева	420	80 789	2 417	6 221	25 201
16. Париж — Женева	113	11 340	57	232	1 184
17. Лион — Канн	350	119 720	975	265	8 677
	39 840	10 099 870	52 138	222 682	1 519 959

Согласно этим данным, ярко выраженный транспортный характер имеют линии: 1) Париж—Лондон, которая при протяжении, равном 0,9% всей сети, дала 11% всего налета километража, 34,6% всей перевозки пассажиров, 5,8% всей перевозки почты и 50% всей перевозки грузов и посылок; 2) Париж—Амстердам, которая при протяжении равном 1,2% всей сети, дала 3,6% всего налета километража, 8% всей перевозки пассажиров, 2% всей перевозки почты и 11,1% всей перевозки грузов и посылок. Остальные линии, в особенности трансатлантическая и дальневосточная магистрали, имеют военноколониальный характер. В самом деле, трансатлантическая магистраль Тулуза—Южная Америка при протяжении, равном около 35% всей длины французской воздушной сети, дала 12% всего налета километража, 1,2% всей перевозки пассажиров, 16,6% всей перевозки почты и около 0,4% всей перевозки грузов и посылок. Дальневосточная магистраль Марсель—Сайгон при протяжении, равном около 31% всей длины французской воздушной сети, дала 13,6% всего налета километража, 8% всей перевозки пассажиров, около 2% всей перевозки

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1934, сентябрь, стр, 344—348.

почты и 0,7% всей перевозки грузов. Таким образом 2,1% воздушной сети Франции перевозят 42,6% всех пассажиров, 7,8% почты и 61,6% грузов и посылок, тогда как на $^2/_3$ воздушной сети перевозятся всего 9,2% всех пассажиров, 18,6% почты и 1,1% всей перевозки грузов и посылок.

Действительно, период 1930—1932 гг. характеризуется резким свертыванием французского воздушного грюндерства и французской воздушной экспансии. Из всех проектов развития воздушных линий, торжественно декларированных французским империализмом в 1929 г., было осуществлено лишь «строительство» воздушной магистрали Париж — Сайгон, и то очевидно потому, что организация этой линии не потребовала никакого в сущности строительства, так как от Багдада до Бангкока французские самолеты в силу англо-французской воздушной антанты летают по трассе, созданной английской компанией Imperial Airways.

Французскому империализму для организации магистрали Париж — Сайгон было всего-навсего необходимо отыскать и оборудовать посадочные площадки на перегонах Дамаск—Багдад и Бангкок—Сайгон. Строительство трансафриканской воздушной магистрали и местных подъездных путей к ней было отложено на будущие времена. Что касается осуществления проектов развития воздушных линий в странах Южной Америки, то крах компании Aéropostale похоронил их надолго, так как в силу этого краха французская воздушная экспансия в странах Латинской Америки «потеряла темпы», что позволило империализму США форсировать свое воздушное грюндерство в этих странах и положить предел французской воздушной экспансии.

Компания Aéropostale, имевшая в августе 1929 г. 180 тыс. франков валового дохода от каждого рейса по трансатлантической магистрали, в 1931 г. объявила о своем банкротстве. Выяснилось, что Aéropostale успела истратить весь свой основной капитал, полученный от продажи акций и облигаций, гарантированных правительством на сумму в 300 млн. франков. Банкротство Aéropostale произошло, несмотря на крупные доходы от каждого рейса, и именно в силу этого оно становится крайне интересным для уяснения важнейших особенностей развития капиталистического воздушого транспорта.

Компания Aéropostale имела почти полную загрузку полезной коммерческой грузоподъемности своих самолетов, курсировавших по трансатлантической магистрали. Для капиталистического воздушного транспорта подобные явления можно считать редчайшими исключениями, их можно, что называется, пересчитать по пальцам, и тем не менее, несмотря на такие достижения, компания Aéropostale пришла к краху.

Рейсы по трансатлантической магистрали совершались в первое время один раз в две недели, а затем один раз в неделю. Таким образом, несмотря на почти полную загрузку самолета, имела место слабая интенсивность, иначе, слабая частота движения (перевозки).

Хотя каждый рейс давал 180 тыс. валового дохода, но таких

рейсов было немного, и этот доход был не в силах балансировать и оправдать расходы Aéropostale по содержанию огромного персонала, обслуживающего аэродромы, и тем более новое строительство.

Крах компании Aéropostale самым наглядным образом выявляет всю несостоятельность и надуманность изобретенного Блюмом и Пиратом «закона» роста дальности расстояний, якобы обусловливающего рентабельность воздушной линии ее протяжением (см. гл. I). Длина трансатлантической магистрали составила свыше 13 тыс. *км* и согласно «закону» Блюма и Пирата должна была гарантировать полную рентабельность магистрали. В действительности длина магистрали оказалась не в состоянии предотвратить крах, последовавший именно в силу слабой интенсивности движения, несмотря на весьма высокий коэфициент загрузки полезной коммерческой грузоподъемности самолетов.

Крах Aéropostale разрушил проекты французского воздушного грюндерства и воздушной экспансии в странах Латинской Америки, чем воспользовались США, форсировавшие строительство своих воздушных линий в Латинской Америке с целью не допустить дальнейшего развития французской воздушной экспансии.

Крах Aéropostale фактически не был вызван воздействием кризиса на народное хозяйство Франции: он был своего рода сигналом наступления кризиса, ударившего по воздушному транспорту Франции, несмотря на правительственные субсидии последнему.

Влияние кризиса сказалось в консервации проектов развития африканской воздушной сети, в том числе и трансафриканской воздушной магистрали, сданных на некоторое время в архив, и в особенности в падении работы французской воздушной сети.

Анализ экономики эксплоатации воздушных линий обнаруживает тенденцию роста правительственных субсидий в валовом доходе компаний и уменьшения доли их коммерческих доходов. Так например в 1932 г. коммерческие доходы компаний и правительственных субсидий распределялись в валовом доходе компаний следующим образом [1]:

Название компаний	Коммерческие доходы (в млн. франков)	В %	Правительственная субсидия (в млн. франков)	В %
Air Union	13	29	32,7	71
Air Orient	3,8	8,65	40,6	91,35
CIDNA	5	16	32	84
SGTA	3,7	22,1	13	77,9
Aéropostale	30,9	22,2	108,2	77,8
	56,4	19,3	226,5	80,7

[1] «Aéroplane», 30/VIII 1933. Процентные соотношения коммерческих доходов и субсидий рассчитаны мною.

Если сравнить данные 1932 г. о распределении коммерческого дохода и правительственных субсидий с данными Буше за 1929 г., то получим следующую картину [1]:

Название компаний	Коммерческий доход (в %)		Правительственные субсидии (в %)	
	1929 г.	1932 г.	1929 г.	1932 г,
Air Union	30	29	70	71
Air Orient	—	8,65	—	91,35
CIDNA	24,5	16	75,5	84
SGTA	18,5	22,1	81,5	77,9
Aéropostale	24	22,2	76	77,8

Кроме общества SGTA, эксплоатирующего линии транспортного, а не военноколониального характера, в валовом доходе трех самых старых крупнейших компаний доля коммерческого дохода (дохода от тарифов) падает, доля правительственных субсидий повышается. В период 1925—1932 гг. эта динамика снижения коммерческого дохода и роста правительственных субсидий в валовом доходе компаний характеризуется следующими данными:

	1925 г.	1929 г.	1932 г.
Коммерческий доход (в %)	23,7	20.98	19,3
Правительственная субсидия (в %) .	76,3	79,02	80,7

Отношение коммерческого дохода к правительственным субсидиям за те же годы составляет:

1925 г.	1929 г.	1932 г.
1 : 3,2	1 : 3,7	1 : 4,1

Рост правительственных субсидий по отношению к коммерческим доходам показывает, что усилия французского империализма были направлены в первую очередь на воздушную экспансию, воздушное грюндерство и строительство сети воздушных линий, а отнюдь не на эксплоатацию их. Если в период 1925—1929 гг. рост удельного веса субсидий и снижение удельного веса коммерческих доходов можно объяснить усиленным воздушным грюндерством, требовавшим крупных капитальных вложений, то в период 1930—1932 гг., когда было построено всего 1 580 *км* новых воздушных линий, дальнейшее падение удельного веса коммерческих доходов при снижении тарифов и рост удельного веса правительственных субсидий следует всецело отнести на счет экономического кризиса, поразившего в конце концов и Францию.

Что касается экономических результатов работы отдельных

---

[1] Составлено мною на основе данных «Aéroplane» и Буше.

обществ, то, по данным английской печати, в 1932 г. они характеризовались следующими цифрами [1]:

Название компаний	Субсидия на 1 тонномилю (в франках)	Коммерческий доход на 1 тонномилю (в франках)	% коммерческого дохода к всему доходу
Air Union	37,0	14,6	28,28
Air Orient	308,70	21,1	6,40
CIDNA	86,8	15,9	15,46
SGTA	56,5	15,3	21,33
Aéropostale	153,8	53,6	25,94
Среднее . . .	96,3	25,3	20,83

В 1925 г. правительственная субсидия на перевезенный тонно-километр для французской воздушной сети составляла 47,6 франка, в 1932 г. — 60 франков, т. е. увеличилась приблизительно на 26% [2].

На линии Марсель—Алжир, не принадлежащей к числу наиболее убыточных линий, двухмоторные (1 тыс. *л.* с.) летающие лодки имеют среднюю полезную загрузку на рейс в размере 100 фунтов груза и почты. В результате перевозка 1 *т* по этому маршруту обходится, согласно калькуляции английской печати, французскому налогоплательщику в 4 544 ф. ст. золотом [3].

Хотя гражданская авиация Франции строится прежде всего как непосредственный резерв военной авиации и правительство не жалело в предшествующие годы субсидий на ее развитие, однако удары кризиса заставили французское правительство решиться на известную рационализацию субсидирования с целью экономии государственных средств. Одним из первых шагов в этом направлении явилась организационная перестройка французского воздушного транспорта [4], выразившаяся в слиянии с 1 сентября 1933 г. всех существовавших компаний воздушного транспорта — CIDNA, SGTA, Air Union, Air Orient и Aéropostale — в один мощный авиационный трест монополистического характера — Air France.

Причинами слияния явились, согласно язвительному замечанию английских авиационных журналов, стремление к экономии и достижению большей производительности и «справедливость к налогоплательщику», оплачивающему субсидии из своего кармана. Характерными чертами работы частнокапиталистических воздушных компаний являются «мошенничество, расточительность, ку-

---

[1] «Journal of Royal Aeronautical Society», 1933, август.

[2] Составлено за 1925 г. по данным Буше, стр. 85, и за 1932 г. по данным «Journal of Royal Aeronautical Society», 1933, август.

[3] «Aéroplane», 30/VIII 1933.

[4] «Rivista Aeronautica», 1933, октябрь, p. 165—168.

мовство (over-lapping) и миленькая способность глотать общественные деньги без особого результата».

Во Франции эти черты осложнились тем, что воздушнотранспортные компании по существу являлись филиалами крупнейших авиастроительных фирм, использовавших их в первую очередь для рекламы своих самолетов и моторов и для сбыта им самолето-моторного парка и прочего оборудования. Так, компанией CIDNA фактически заправлял Поль Вейлер, владелец моторостроительной фирмы Gnome-Rône и пайщик фирмы Фоккера, всучивший CIDNA самолеты Фоккера. Самолетостроительная фирма братьев Фарман контролировала общество SGTA, фирма Бреге — общества Air Union и Air Orient. Компания Aéropostale была филиалом самолетостроительной фирмы Латекоэр, которая с 1927 г. попала в руки известного спекулянта Буйю-Лаффона. В результате каждый из владельцев самолетостроительных фирм рассматривал свой воздушнотранспортный филиал как «свою частную грядку капусты, где вызревают прибыли». Так например на французском воздушном транспорте можно отметить слишком частый моральный износ материальной части, объясняющийся в значительной степени тем, что владельцы самолетостроительных фирм заставляют свои воздушнотранспортные филиалы списывать в расход еще годную материальную часть, чтобы дать возможность сбывать воздушнотранспортным обществам продукцию своих авиопромышленных предприятий.

К этому надо присоединить жестокую конкурентную борьбу между компаниями за большую порцию субсидий от правительств, борьбу, которая связана с подкупами, клеветой, мошенничеством и т. д.

Одним из наиболее опасных конкурентов Aéropostale был Вейлер, владелец CIDNA, которой покровительствовало министерство авиации в лице директора управления гражданской авиации Эммануила Шомье. В целях скомпрометирования Вейлера и Шомье Буйю-Лаффон сфабриковал ряд подложных документов, имевших целью доказать, что Вейлер по соглашению с Шомье передал контрольный пакет акций CIDNA германской фирме Deutsche Lufthansa. Дискредитация Вейлера и Шомье увеличивала шансы Буйю-Лаффона на заключение контракта. Но Вейлеру и Шомье удалось доказать подложность документов, которые, как оказалось при расследовании, были сфабрикованы во «втором бюро», т. е. контрразведке французского военного министерства, при соучастии начальника «второго бюро» Фэна-Бидэ, замешанного в ряде подозрительных афер антисоветского характера, фабрикации антисоветских фальшивок, «похищении» генерала Кутепова и т. д. Оказались замешанными в аферах Aéropostale и в получении денег от этого общества и редакция органа французской социалистической партии «Populaire» и сам вождь социалистов Леон Блюм [1].

---

[1] Статья Габриеля Пери «Эра скандалов», «Ленинградская правда», 3/XII 1932, № 281; «Правда», 19/XI 1932.

Этот скандал с «санированием» общества Aéropostale, разоблачивший перед широкими массами изнанку «экономики» французского воздушного транспорта, явился причиной, побудившей правительство Эррио — Пенлеве принять ряд мер с целью сократить затраты на субсидии и продемонстрировать перед широкими массами свою готовность бороться с безобразиями, выявившимися на французском воздушном транспорте.

В целях экономии казенных средств министерство Эррио—Пенлеве провело в парламенте законопроект, согласно которому максимум годовой субсидии для всех французских воздушных линий определялся в 200 млн. франков и контракты на получение субсидий заключались с компаниями на срок не свыше 15 лет в порядке открытого конкурса. В обмен за субсидии государство приобретало 25% капитала воздушных компаний и одну четвертую мест в совете директоров каждой компании.

Для удовлетворения общественного мнения, поставленного на ноги скандалом с Aéropostale, были приняты мероприятия организационного характера.

Прежде всего субсидируемым компаниям было запрещено принимать какое-либо прямое или косвенное участие в предприятиях и сделках, связанных с авиацией, кроме своей прямой сферы деятельности — воздушных перевозок. 50% самолетов и моторов для любой воздушной линии воздушнотранспортные компании должны были приобретать у авиопромышленных фирм, не заинтересованных в операциях воздушных линий, особенно в качестве пайщиков.

Затем устанавливалось, что в числе директоров субсидируемых компаний не может быть ни одно лицо, обвинявшееся в мошенничестве, злостном банкротстве или злоупотреблении доверием. Точно так же ни один служащий не мог в течение пятилетнего срока после ухода со службы в компании представлять интересы казны в качестве государственного инспектора и члена совета компании.

Но так как эти меры оказались недостаточными для финансового и «морального» оздоровления французского воздушного транспорта, министр авиации Пьер Кот вызвал владельцев всех субсидируемых компаний и дал им 10 дней для слияния в один авиотранспортный трест. Так как в течение этих 10 дней владельцы компаний не могли притти к соглашению друг с другом, им было дано еще 10 дней в качестве последнего срока, после которого договоры с ними на получение субсидий будут аннулированы. После этого переговоры о слиянии пошли успешнее, и к назначенному сроку соглашение между владельцами компаний было достигнуто. Так возник монополистический французский авиотранспортный трест Air France.

Соглашение о слиянии предусматривало слияние с 1 сентября 1933 г. в один трест компаний Air Union, Air Orient, CIDNA и SGTA, воздушные сети которых объединялись в одну сеть. Линии компании Aéropostale, управлявшейся после краха в порядке конкурса и фактически принадлежавшей государству, были вклю-

чены в общую сеть Air France, начавшей свои операции с 1 января 1934 г.

Новая реорганизация французской воздушной сети фактически передавала ее в ведение государства, облегчая правительству руководство и контроль над работой воздушного транспорта. Другой задачей этой реорганизации конечно явилась задача добиться большей экономичности эксплоатации при помощи объединения всей материальной части отдельных компаний и сокращения управленческих расходов.

Основной капитал Air France установлен в 120 млн. франков. Размер правительственных субсидий новому тресту определен в 150 млн. франков на 1934 г., 145 млн. франков — на 1935 г., 140 млн. франков — на 1936 г. и так далее, вплоть до 31 мая 1948 г., когда правительственная субсидия должна прекратиться. По каждой линии установлен максимум субсидии на 1 *км* полета в зависимости от числа налетанных километров. Размер этой субсидии колеблется от 7,5 франка на 1 *км* полета по линии Париж — Лондон и до 29 франков на 1 *км* полета по линии мыс Наталь—Сант-Яго-де-Чили (южноамериканский отрезок трансатлантической магистрали). До замены пароходного сообщения через Атлантический океан воздушным (перегон мыс Даккар—мыс Наталь) на каждый рейс парохода устанавливается субсидия в 150 тыс. франков. Частота движения, длина перегона и точки обязательных посадок устанавливаются министерством авиации. За нарушение регулярности движения установлен штраф. Невыполнение в течение 2 лет 75% намеченных рейсов или прекращение рейсов на срок больше 10 дней (кроме еженедельных рейсов, где срок установлен в 1 месяц) влечет за собой прекращение субсидии. Самолеты и моторы, эксплоатируемые на линиях Air France, должны быть установленных министерством авиации типов, сконструированы и построены во Франции и ее колониях французскими фирмами.

Министерство авиации фиксирует за собой известное число мест в полезной грузоподъемности самолета. В обмен за это монополия на получение правительственных субсидий предоставляется лишь Air France, и субсидии не будут даваться никакой другой воздушнотранспортной компании.

Эта реорганизация французского воздушного транспорта фактически сводилась к его огосударствлению и передаче в руки правительства. Эпоха частнокапиталистической инициативы, усердно поощрявшейся правительством все эти годы, уходила в прошлое.

Подготовка новой мировой войны германским фашизмом и огромный рост военновоздушных вооружений в фашистской Германии (кстати сказать, протекающий на базе развития германской «гражданской» авиации) побудили французское правительство пересмотреть свою авиационную политику в части, касающейся строительства внутренних воздушных линий. Мы указывали раньше, что характерной чертой развития французского воздушного транспорта в период 1919—1933 гг. являлось, как и в Англии, нежелание субсидировать развитие внутренних воздушных линий. В связи с непосредственной угрозой войны правящие круги Фран-

ции пришли к выводу о необходимости создания широкой сети внутренних воздушных линий в целях подготовки территории Франции к войне в авиационном отношении.

В январе 1935 г. французский министр почты Мандель внес в палату депутатов законопроект о создании во Франции сети внутренних воздушных линий, связывающих Париж с крупнейшими провинциальными городами — Бордо, Тулуза, Лилль, Гавр, Нант и Марсель. Для эксплоатации сети внутренних воздушных линий создана специальная компания Air Bleu.

Проект Манделя устанавливает почтовую таксу в 3 франка (22 коп.) за письмо в 100 *г* веса. Из этой суммы 2 франка должны итти компании Air Bleu, 1 франк — в доход казны.

В мае—июне 1935 г. компания Air Bleu должна была организовать воздушное сообщение по следующим маршрутам:

1) Париж — Аррас — Лилль и

2) Париж — Тур — Пуатье — Ангулем — Бордо.

Вслед за организацией этих линий Air Bleu должна была приступить к организации регулярных воздушных рейсов, связывающих Париж с Тулузой, Гавром, Страсбургом и Нантом.

Линии компании Air Bleu проектируются как исключительно почтовые линии [1].

Приняты также меры к развитию сети наземного оборудования на территории Франции и ее колоний: запроектировано строительство 404 аэропортов во Франции и 603 аэропортов в ее колониях.

---

[1] «Flight», 2/V 1935, стр. 485; «Echo de Paris», 21/I 1935.

IV. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ ГЕРМАНИИ

Своеобразие развития воздушного транспорта Германии определяется в первую очередь моментами международно-политического порядка, а именно Версальским договором, наложившим резкий отпечаток на военноколониальный тип развития германского воздушного транспорта и придавшим ему отличный от военноколониального типа развития английского и французского воздушного транспорта характер, а именно: в Германии гражданская авиация явилась организационной базой развития военновоздушных сил.

В результате империалистической войны 1914—1918 гг. германский империализм потерпел жестокое поражение. У Германии были отняты ее колонии в Азии, в Африке и на Тихом океане, она была разоружена и следовательно обессилена. Это ослабление германского империализма было зафиксировано в Версальском мирном договоре, действительно создавшем для Германии в первые годы после войны 1914 — 1918 гг. неравноправное по отношению к другим империалистическим державам положение.

В силу этих причин развитие воздушного транспорта в Германии приняло иные по сравнению с развитием воздушного транспорта в Англии и Франции формы, не отличаясь существенно по содержанию. Развитие воздушного транспорта в Германии имеет военноколониальный характер, принимая в силу неравноправности Германии, зафиксированной в Версальском договоре, только более завуалированные формы. Так например отсутствие у Германии собственных колоний и ослабление ее военной мощи сделали германские воздушные линии в таких колониальных странах, как Иран, Китай, Бразилия и Колумбия, орудием германской империалистической экспансии, но не орудием колониально-полицейских репрессий. Запрещение иметь военную авиацию, установленное Версальским договором, несомненно стимулировало развитие большого числа внутренних воздушных линий, вынесенных к границам Германии и имеющих весьма малое транспортное значение, поскольку эти линии находятся фактически большую часть года, а в последнее время, с начала экономического кризиса, и весь год в состоянии консервации, сохраняясь в силу своего стратегического значения в полной исправности. Ограничения технического роста германской гражданской авиации, наложенные Версальским договором и последующими к нему

разъяснениями Антанты, стимулировали экспорт германской авиопромышленности и авиотранспорта за границу, в нейтральные страны, где они могли беспрепятственно развиваться вне предела досягаемости для Антанты.

Своеобразие германского типа развития воздушного транспорта характеризуется следующими особенностями:

1. Усиленным развитием внутренних воздушных линий, большинство которых имеет не транспортное, а стратегическое значение.

2. Усиленным строительством международных воздушных линий и созданием германским капиталом «национальных» обществ воздушных сообщений в различных странах в порядке экспорта германского авиотранспорта за границу.

3. Постепенным превращением, вопреки запретам Версаля, германской гражданской авиации в военновоздушные силы.

Все эти черты отличают военноколониальный тип развития воздушного транспорта Германии от военноколониального типа развития воздушного транспорта Англии и Франции в первые годы после окончания империалистической войны 1914—1918 гг. Но по мере укрепления сил германского империализма, выразившегося между прочим в выходе Германии в 1925—1928 гг. на первое место в мире по развитию воздушного транспорта, развитие германского воздушного транспорта приобретает все более и более ярко выраженный военноколониальный характер, все более и более германская гражданская авиация превращается в военную авиацию и германский империализм все более откровенно выдвигает требование легализации его вооружений.

Переломным этапом в развитии воздушного транспорта Германии можно считать приход национал-социалистов к власти в 1933 г., когда в связи с вступлением германского империализма в стадию непосредственной подготовки интервенции против СССР и борьбы за передел мира в Германии создается министерство авиации как организационный центр для руководства созданными нелегально, вопреки запретам Версаля, военновоздушными силами и лихорадочно форсируется строительство воздушных аппаратов, а равно и других орудий воздушной войны, имеющих отнюдь не транспортное назначение.

В связи с этим в развитии германского воздушного транспорта можно отметить три периода:

I. Период развития гражданской авиации как организационной базы будущих военновоздушных сил, 1919—1925 гг., который заканчивается франко-германским «миром в воздухе», иначе говоря, франко-германской воздушной конвенцией 22 мая 1926 г. и сопутствовавшими ей постановлениями конференции послов, которые отменяли наиболее болезненные и тормозившие развитие германского воздушного транспорта ограничения.

В пределах этого периода можно выделить два этапа:

а) эпоха частнокапиталистической инициативы, поддерживающейся правительством, охватывающая 1919—1922 гг.;

б) эпоха организации воздушного транспорта, проводимой

правительством путем объединения более мелких воздушнотранспортных компаний в мощный воздушный трест Deutscher Aero Lloyd в 1923 г. и закончившейся слиянием этого треста с последним из оставшихся в живых частнокапиталистических предприятий — авиационной фирмой Юнкерса — в национальную германскую воздушную монополию Deutsche Lufthansa в 1925/26 г.

II. Период усиленной борьбы германского империализма за свободу воздушных вооружений для германской гражданской авиации, характеризующийся с началом экономического кризиса свертыванием германской воздушной сети и падением воздушных перевозок, жесткой рационализацией и сокращением субсидий. Этот период охватывает 1926—1932 гг.

III. Период превращения германской авиации из гражданской в военную в связи с началом непосредственной подготовки германского империализма к войне за передел мира, начатой после прихода Гитлера к власти в 1933 г. и организационно оформленной в отношении развития авиации созданием особого министерства авиации во главе с Герингом.

Развитие германской гражданской авиации как организационной базы будущих военновоздушных сил (1919—1926 гг.)

Развитие воздушного транспорта в Германии началось с организации в 1918 г. воздушного общества Internationale Luftfahrt AG, сокращенно ILAG, ставившего своей задачей соединение Мюнхена с крупнейшими центрами Европы. Деятельность общества не получила развития ввиду отсутствия достаточных капиталов. Более успешным оказалось другое предприятие — воздушные линии, созданные по инициативе германского военного командования для перевозки казенной и частной почты в оккупированные германскими войсками области б. царской России и Украины. Сеть этих линий, созданных в 1918 г., получила довольно широкое развитие. Базой их был Брест-Литовск, откуда линии расходились на северо-восток и юго-восток по следующим маршрутам [1]:

На северо-восток: Брест-Литовск—Белосток—Гродно—Вильно—Динабург—Рига длиной в 775 *км* с продолжением из Риги на: 1) Виндаву — Аренсбург (258 *км*), 2) Пернов — Ревель—Гельсингфорс (355 *км*) и 3) Дерпт (Юрьев)—Выборг (510 *км*).

На юго-восток: Брест-Литовск—Ковель—Луцк—Полонное—Бердичев—Киев длиной в 550 *км* и Брест-Литовск—Бердичев—Винница—Попелюхи—Одесса длиной в 815 *км*. Одесса была связана воздушной линией с Николаевом и Херсоном (170 *км*) и через Белград — Браилов с Бухарестом (325 *км*).

Киев был связан воздушными линиями с важнейшими центрами Украины по следующим маршрутам:

Киев—Полтава—Харьков—Лозовая — Никитовка—Таганрог—Ростов-на-Дону длиной в 900 *км*.

---

1 *V. Oppeln-Bronikowsky*, Zukunft-Aussichten eines Welt-Luftverkehrs, Berlin 1919, Verlag Gustav Braunbeck, S. 9—15.

Киев—Харьков — Лозовая — Екатеринослав — Мелитополь — Джанкой—Севастополь длиной в 1 115 *км* с веткой от Джанкоя до Феодосии длиной в 110 *км*.

Таким образом в период германской оккупации областей России и Украины германское военное командование создало воздушнопочтовую сеть общим протяжением в 6 073 *км*, эксплоатировавшуюся с достаточно высокой степенью регулярности для этого периода. Так, по линии Брест-Литовск—Киев—Полтава в сентябре 1918 г. можно отметить две вынужденных посадки с перерывом рейса и одну вынужденную посадку с продолжением рейса.

Результаты эксплоатации этой сети, равно как и внутригерманской воздушнопочтовой линии Берлин—Ганновер—Кельн, вызвали в германских авиационных кругах проекты создания обширной сети воздушных линий в Европе для связи Берлина с крупнейшими центрами Европы после войны и сети воздушных линий в германских колониях. Версальский договор нанес этим проектам германского воздушного грюндерства тяжелый удар.

Согласно статьям 198—202 и 210 Версальского договора[1], развитие германской гражданской авиации было поставлено под контроль Антанты и Германия была лишена права иметь военную авиацию. Германия была вынуждена выдать Антанте все военные и морские самолеты и моторы, все дирижабли, авиационные материалы, инструменты и оборудование, кроме 100 гидросамолетов, временно оставленных у нее Антантой для отыскания и уничтожения минных заграждений в германских водах. Для контроля над германской авиацией Антанта создала особую Межсоюзническую воздухоплавательную контрольную комиссию, составленную из специалистов-воздушников и имевшую своей задачей «учет воздухоплавательного материала, находящегося на германской территории, осмотр фабрик аэропланов, воздушных шаров и двигателей, воздушных судов, фабрик оружия, снаряжения и взрывчатых веществ, которыми могут пользоваться воздушные суда, посещение всяких аэродромов, ангаров, мест для спуска, парков и складов, осуществление, если понадобится, перемещений предусмотренного материала и приемку его сдач». Германское правительство было обязано «доставлять Межсоюзнической воздухоплавательной контрольной комиссии все сведения и документы, законодательные, административные и иные, которые она сочтет необходимыми, чтобы удостовериться в исчерпывающем выполнении воздухоплавательных положений, в особенности численные данные о составе персонала, находящегося на всех германских воздухоплавательных службах, а также наличного материала, изготовляемого или заказанного, полный список всех учреждений, работающих на воздухоплавание, их местонахождений и всех ангаров и всех мест для спуска». Для нужд своей гражданской авиации Германии было разрешено иметь 150 гражданских самолетов. Строительство самолетов сверх этого

---

[1] «Версальский мирный договор», под. ред. проф. Ю. В. Ключникова и А. Сабанина, изд. Литиздата НКИД, М. 1925, стр. 76—79.

числа было запрещено, и германские авиационные заводы тем самым обрекались на прекращение своей деятельности.

В таких условиях какие-либо попытки (а они неоднократно повторялись) германского правительства создать внутри страны гражданскую авиацию, самолеты которой могли бы быть в кратчайший срок превращены в военные, были заранее обречены на неудачу и немедленно пресекались Антантой. Используя статью 198 Версальского договора, оставлявшую открытым вопрос о германской гражданской авиации и воздухоплавании в целом, равно как и вопрос о том, что следует понимать под «воздушными военными силами», союзники на Лондонской репарационной конференции 3 мая 1921 г. потребовали полного и окончательного разоружения Германии в воздухе, а именно: уничтожить верфи и заводы для строительства дирижаблей, передать союзникам в счет репарационных платежей два последних оставшихся у Германии цеппелина — «Нордштерн» и «Бодензее» — и прекратить строительство самолетов, пока эксперты Антанты не выработают таких технических норм и условий германского самолета, которые бы сделали невозможным использование германских гражданских самолетов для военных целей. Последним требованием союзники фактически пытались затормозить развитие гражданской авиации в Германии как резерва военной.

14 апреля 1922 г. конференция послов вручила германскому правительству ноту, в которой излагались знаменитые «9 условий» [1], каким должны были удовлетворять строящиеся в Германии гражданские самолеты, для того чтобы они не являлись военными. Согласно этим нормам, германский гражданский воздушный самолет должен был иметь «потолок» не свыше 4 тыс. *м*, скорость — не более 170 *км* в час, максимум запасов горючего для мотора — не более чем на 3—3½ часа, максимум полезной грузоподъемности — не свыше 600 *кг* и т. д. Ни один германский гражданский самолет не мог быть пущен в эксплоатацию до тех пор, пока особая комиссия Антанты не проверит его соответствие этим условиям и нормам. Фактически эти условия замораживали техническое развитие германской авиации в военном отношении, принуждая ее в 1922 г. остановиться на технических достижениях 1919/20 г., в то время как гражданская авиация Антанты технически прогрессировала, и являлись попыткой союзников подорвать военную боеспособность германской гражданской авиации, в тот момент начавшей уже укрепляться.

Таковы были рамки, в которые было поставлено развитие германского воздушного транспорта после Версаля. Получив по Версальскому договору для своих гражданских самолетов право беспрепятственного полета над германской территорией и право пользования германскими аэродромами вплоть до 1 января 1923 г., Франция, а за ней Польша и ряд других стран отказали

---

[1] «Вестник воздушного флота», 1922, № 12, стр. 41; также «Вопросы воздушного права». Сборник трудов секции воздушного права союза Авиахим СССР, изд. Авиахима СССР и РСФСР, вып. I, М. 1927, стр. 269—273.

самолетам германской гражданской авиации в праве взаимности (постановление конференции послов в 1920 г.). Самолеты германских воздушнотранспортных обществ были лишены права полета над территориями Франции, Польши и некоторых других государств. Мало того, воздушное сообщение внутри самой Германии — между центром и некоторыми областями Германии (Рейнская область, Верхняя Силезия до плебисцита и Восточная Пруссия, отделенная от территории Германии Данцигским, или Польским, коридором) — не могло производиться по кратчайшим расстояниям. На западе Рейнская область, занятая оккупационными союзническими войсками, на востоке — Данцигский, иначе Польский, коридор были объявлены запретными зонами для движения германских самолетов, подвергавшихся при полетах над запретной территорией обстрелу или атакам военных самолетов Антанты или Польши. В связи с этим трассы германских воздушных линий, связывавших Германию с западноевропейскими государствами и с Восточной Пруссией, должны были отклониться от самых кратчайших расстояний, и это удлинение воздушных линий, установленное Антантой в целях снижения боеспособности германской гражданской авиации, не могло не отразиться весьма существенным образом также и на экономичности работы германской воздушной сети [1].

Эти условия, в которые было поставлено развитие германской гражданской авиации, имели целью жестко ограничить развитие германского воздушного транспорта и в отношении техники воздушных сообщений и в отношении экономичности эксплоатации, чтобы задержать развитие германского воздушного транспорта по сравнению с французским и английским, а главное, не допустить превращения германской гражданской авиации в резерв или суррогат военной. Однако германский империализм, несмотря на рамки, поставленные Антантой развитию германской гражданской авиации, сумел найти средства и силы, чтобы поставить германскую гражданскую авиацию на некоторое время на первое место в мире по протяжению воздушной сети и по транспортной работе воздушных линий.

Задачей германского империализма в первые годы после Версаля, когда в силу ослабления мощи Германии не приходилось и думать об открытом сопротивлении Антанте и была усвоена политика выполнения Версальского мирного договора — «Erfüllungspolitik», было обеспечить возможность развития гражданской авиации и авиастроения как базы развития военных воздушных сил. Германский империализм поставил своей задачей ослабить действие ограничений, установленных Антантой для германской гражданской авиации и авиопромышленности, сберечь старые кадры и создать новые кадры опытных летчиков, несмотря на запрещение Версаля обучать летному делу военнослужащих. На разрешение этих задач германский империализм положил нема-

---

[1] *Henning*. Die Leistungen des Deutschen Luftverkehrs im Lichte der Zahlen «Erde und Wirtschaft», 1929, X, Heft 3.

ло усилий и истратил немало средств, но в конце концов в связи с укреплением мощи Германии ему удалось достичь желаемого— возможности развивать авиацию как орудие войны.

Версальский договор и постановление конференции послов в связи с отнятием у Германии колоний имели целью ограничить развитие германского воздушного транспорта пределами Германии, где оно в силу постановлений Версальского мирного договора должно было протекать под бдительным надзором Воздухоплавательной контрольной комиссии Антанты. Таким образом развитие воздушного транспорта Германии сразу же было поставлено в резко неблагоприятные условия — под удары конкуренции германского железнодорожного транспорта. Созданная развитием германского капитализма хозяйственная организация территории Германии, характерной чертой которой является скученность населения в важнейших промышленных центрах, обусловливала создание воздушных линий короткого протяжения, которые должны были, согласно замыслу Антанты, упереться во внешние границы Германии. При наличии широко развитой сети германских железных дорог, соединяющих крупнейшие центры Германии, германская гражданская авиация, если бы развитие ее протекало как развитие части транспорта, должна была выдержать ожесточенную конкурентную борьбу с железнодорожным транспортом и его скорыми пассажирскими поездами.

Таким образом германской гражданской авиации, согласно взглядам германских теоретиков воздушного транспорта Блюма и Пирата и изобретенному ими «закону роста дальности расстояний» (см. гл. I), приходилось авансом отказаться от всех преимуществ по сравнению с другими видами транспорта—преимуществ, которые могли быть реализованы, согласно теории Блюма и Пирата, лишь при абсолютном бездорожье или на линиях дальнего протяжения. Однако, доказывая коммерческо-транспортную ненужность германских воздушных линий, Блюм и Пират тем самым разоблачают не только их военное назначение и претензии германского империализма на колонии и «имперские» воздушные пути, но и свою собственную «теорию».

Имея в виду раньше всего военностратегические задачи, германский империализм приступил к широкому развертыванию внутригерманской воздушной сети, создавая якобы для ее нужд широко развитую сеть аэродромов, ремонтных мастерских, складов инструмента, горючего и смазочного, на самом деле необходимых для маневроспособности военновоздушных сил. Для обоснования этого строительства указывалось, что Германия находится в центре Европы, что любая воздушная линия, связывающая Западную Европу с Восточной и Северную Европу с Южной, если вести воздушные линии по брахистоде, должна будет пройти через территорию Германии. В связи с этим германские воздушные линии, составлявшие внутреннюю воздушную сеть, проектировались как участки будущих трансевропейских воздушных магистралей, которые должны будут связать между собой важнейшие центры Европы. Под этим соусом германскому

империализму удалось создать немало чисто стратегических воздушных линий, так как развитие внутригерманской воздушной сети преследовало именно эти задачи.

Но развитие воздушного транспорта упиралось в препятствия другого порядка — в технические нормы, установленные Антантой для летного парка германских воздушных линий с целью затормозить техническое развитие германской гражданской авиации, и запрещение иметь неограниченное количество самолетов и большие количественно летные кадры.

Для того чтобы избавиться от этих запрещений, германский империализм организовал экспорт германской авиопромышленности и авиотранспорта за границу, в «дружественные» Германии или по крайней мере нейтральные страны. Так например известный конструктор Фоккер, транспортировавший свое предприятие во время войны 1914—1918 гг. в Германию и принявший германское подданство, после войны внезапно вспомнил о своем голландском происхождении и эмигрировал со своим заводом в Голландию. Его примеру последовали и другие авиопромышленные фирмы. Та же фирма Фоккера организовала свои филиалы в США, фирма Юнкерса — в Швейцарии, США, Швеции и Турции, Дернье Валь — в США, Швейцарии, Испании и Италии, Рорбах— в Дании, Гейнкель—в Швеции и Дании, Клем — в Англии, Рааб— в Эстонии, Адлер — в США, Альба—в Мемеле, Цеппелин Верке— в Испании и т. д.

Одновременно германские конструкторы самолетов и моторов продают свои патенты в Голландию, Италию, Испанию, США, Японию и Данию и другие страны, обеспечивая за собой право эксплоатации этих патентов. В Швейцарии, Эстонии, Испании, Латвии можно насчитать немало авиастроительных фирм, работающих по германским патентам и являющихся центрами германского авиастроения, вынесенными за границу, чтобы иметь возможность беспрепятственно фабриковать стоящие на уровне новейших достижений авиационной техники военные самолеты, не опасаясь стеснительных ограничений Антанты.

Экспорт германской авиопромышленности за границу и развертывание ее настоящей деятельности именно там сопровождались широким экспортом германского авиотранспорта за границу, что облегчало маскировку развертывания германской авиопромышленности в этих странах и прокладывало пути для германской империалистической экспансии. Экспорт германского авиотранспорта за границу происходил в форме создания в странах Европы, Азии и Южной Америки так называемых «национальных» авиотранспортных обществ, организуемых на германские средства. Германские авиационные фирмы, развивавшие подобный экспорт при поддержке германского правительства, давали обычно половину, а иногда и весь уставный капитал, материальное оборудование (самолето-моторный парк, инструменты, приборы спецслужб), летный персонал и т. д. Правительства тех государств, куда направлялся германский авиоэкспорт, обычно предоставляли в качестве своей доли участия в организуемом «национальном»

обществе воздушных сообщений право пользования аэродромами, создаваемыми для организации воздушных линий или уже существующими в крупнейших центрах, радио-и метеослужбами, давали концессии более или менее монопольного характера на организацию воздушных сообщений на территории своих стран или на перевозки почты и т. д. Одним словом, объем и масштабы работы таких «национальных» воздушнотранспортных компаний определялись в порядке коммерческого и дипломатического торга, в котором немалое значение играл тот удельный вес, которым пользовалась в капиталистической системе та или иная страна, допускавшая на свою территорию германский воздушный экспорт. Такие «национальные» общества воздушных сообщений были созданы в Европе: в Швейцарии — Ad Astra Aero, в Латвии— Lettländischer Luftverkehr, в Финляндии—Aero, в Эстонии — Aeronaut, в Австрии — Oestrreichischer Luftverkehr, в Венгрии — Aero Express, в Албании, в Азии — Иране и Китае, в странах Южной Америки — в Колумбии (SCADTA), Бразилии (Kondor Syndikat), в Африке — в Южноафриканском союзе и т. п.

Они явились орудием экспансии германского империализма в колониальные, полуколониальные и зависимые страны, и в лице их германский империализм создавал опорные точки и базы для более развернутой и углубленной экспансии, когда международная ситуация изменится в пользу Германии и германский империализм включится на равных правах в число других империалистических хищников.

Эпоха частнокапиталистической инициативы (1919—1922 гг.)

Развитие воздушного транспорта в Германии началось на базе частнокапиталистической инициативы, протекавшей под непосредственным контролем и при финансовой поддержке правительства. Период 1919—1922 гг. можно назвать эрой германского частнокапиталистического воздушного грюндерства, характеризуемого скоропалительным ростом и столь же быстрой смертью частнокапиталистических, более мелких, воздушнотранспортных компаний (их было одно время около 30), воздушным грюндерством и экспортом за границу авиостроительных и авиотранспортных предприятий, процессами концентрации капитала, вкладываемого в авиотранспорт. Инициатива организации воздушных компаний находилась в частных руках, и эти компании субсидировались банками, крупными промышленными, транспортными и авиопромышленными предприятиями. Внутригерманская воздушная сеть создавалась для сообщения между крупнейшими германскими центрами, имея задачей в первую очередь транспортные цели. Правительство финансировало развитие воздушного транспорта в целях сбережения авиопромышленности и летных кадров, созданных во время войны, и поощряло экспорт германской авиопромышленности и авиотранспорта за границу, чтобы обеспечить их развитие вне контроля Антанты. Словом, эти годы были эпохой частнокапиталистического воздушного грюндерства.

Пионером воздушного грюндерства явилось общество Deutsche Luftreederei, созданное в 1919 г. гигантским германским концерном — Всеобщей компанией электричества (Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft), собиравшимся заняться развитием воздушного транспорта еще с 1917 г. Первой германской воздушной линией явилась линия Берлин—Веймар, открытая Deutsche Luftreederei 5 февраля 1919 г., к моменту открытия в Веймаре германского Национального собрания. Вслед за этой линией Deutsche Luftreederei открыла в 1919 г. линии Берлин—Гамбург (для связи с крупнейшим морским портом Германии) и Берлин—Ганновер (для связи с важнейшим индустриальным районом Германии — Рейнско-вестфальской областью). Организация этих линий падает на период гражданской войны в Германии и вследствие забастовки на железнодорожном транспорте и перерыва сообщений и связи между важнейшими центрами Германии пользовалась всемерной поддержкой германского министерства почты и прочих органов правительства. Летом 1919 г. Deutsche Luftreederei открыло специальные курортные воздушные линии: Берлин — Свинемюнде, Берлин—Варнемюнде и Гамбург—Вестерланд. Кроме того обществом были организованы нерегулярные воздушные рейсы, «для того чтобы обеспечить связь отрезанного в эти времена украинского правительства с внешним миром и транспортировать на Украину настоятельно необходимые для хозяйственной жизни этой страны денежные знаки, которые печатались в Берлине»[1], т. е., проще говоря, перебросить петлюровскому правительству фальшивые денежные знаки царского режима и петлюровские ассигнации, которые фабриковались по заказу петлюровцев в Берлине.

В 1919 г. обществом Deutsche Luftreederei было налетано 580 139 *км* и перевезено 2 042 пассажира, 9 920 *кг* груза и 9 922 *кг* почты. В 1920 г. общество Deutsche Luftreederei организовало линию Берлин—Лейпциг к моменту открытия лейпцигской ярмарки и создало в сотрудничестве с датским и голландским обществами воздушных сообщений первую германскую международную воздушную линию Копенгаген—Гамбург—Амстердам, так называемый «европейский северо-западный воздушный экспресс», соединявший скандинавские страны с Европой.

Пример Deutsche Luftreederei вызвал широкое развитие воздушного грюндерства в Германии в надежде на субсидию правительства. В 1920/21 г. создаются около 30 обществ воздушных сообщений, в числе которых необходимо отметить общества, организованные крупнейшим германским пароходным концерном Nord Deutscher Lloyd и авиастроительной фирмой Юнкерса.

Пароходный концерн Nord Deutscher Lloyd вслед за AEG решил заняться воздушным грюндерством. Им были созданы общества сообщений: Lloyd Luftverkehr Sablatnig, открывшее линии Берлин — Бремен и Бремен — Дортмунд, общество Lloyd Ostflug,

---

[1] «Zehn Jahre deutscher Handelsluftfahrt», hrsg. von Deutsche Lufthansa, II Auflage, Berlin 1930, S. 4; также *В. М. Вишнев*, Развитие воздушных сообщений за границей, «Вестник воздушного флота» 1922, № 12.

открывшее линию Берлин — Кенигсберг, и общество Deutsche Luft Lloyd, открывшее линии Гамбург—Лейпциг—Дрезден и Гамбург—Магдебург—Бреславль. В организации и финансировании «ллойдовских» обществ воздушных сообщений принял участие германский нефтяной концерн Deutscher Petroleum, фактически принадлежащий германскому правительству.

Другим конкурентом «ллойдовской» группе воздушных компаний и организованному AEG обществу Deutsche Luftreederei выступила авиостроительная фирма Юнкерса, широко форсировавшая воздушное грюндерство как в самой Германии, так и за границей.

Фирма германского инженера Юнкерса приобрела после войны мировую известность благодаря созданию новой конструкции самолетов, основанной на более полном и эффективном использовании аэродинамического качества несущей поверхности (крыла), предложенной Юнкерсом. Фирма Юнкерса посвятила все свое внимание производству самолетов, рассматривая воздушный транспорт лишь как орудие рекламы для своих аппаратов [1]. В связи с этим воздушнотранспортное грюндерство и воздушнотранспортная экспансия фирмы Юнкерса имели своеобразный характер. Фирма Юнкерса организовывала воздушные линии в Германии и создавала «национальные» общества воздушных сообщений за границей, имея своей главной установкой одну цель, а именно, чтобы всюду, на каждой воздушной линии, в каждой стране, имелся в эксплоатации хоть один самолет Юнкерса, который служил бы своего рода рекламой для продукции фирмы Юнкерса. Для осуществления этой цели фирма Юнкерса создала многочисленные «национальные» общества воздушных сообщений в странах Европы и охотно принимала участие в воздушных компаниях ллойдовской группы и в Deutsche Luftreederei, поставляя им свои аппараты.

Широко развивая германскую воздушнотранспортную экспансию в страны Европы, фирма Юнкерса пользовалась в первые годы после войны (1919—1925) всемерной поддержкой правительства, не жалевшего средств на финансирование авиостроительной деятельности общества. В эти годы самолеты Юнкерса являлись одними из лучших в мире. Но политика воздушнотранспортной экспансии, проводимая Юнкерсом, в конце концов столкнула частнокапиталистические интересы и цели его фирмы с основными задачами и целями воздушного грюндерства и воздушной экспансии германского империализма, что в результате привело фирму Юнкерса как частнокапиталистическое предприятие к гибели и к ее «огосударствлению».

В своей воздушной экспансии фирма Юнкерса опиралась, как ни странно это может показаться на первый взгляд, на поддержку Ватикана. Сам Юнкерс был католиком, и его фирма имела прочные связи с влиятельными экономическими и политическими (партия «германского центра») кругами германского католицизма,

---

[1] «Les Ailes», 20/V 1926.

тесно связанными с Ватиканом. В развитии своей воздушной экспансии Юнкерс использовал эту поддержку, проявив при сравнительно малых капиталах изумительную изворотливость. Им было создано в период германского воздушного грюндерства около 15 воздушнотранспортных «национальных» компаний, объединенных в 1923 г. в два крупных воздушнотранспортных концерна.

Концерн Trans Europa Union имел целью организовать принадлежащую Германии сеть воздушных сообщений в странах Центральной Европы. В состав Trans Europa Union входили общества воздушных сообщений: Junkers Luftverkehr, являвшееся holding company [1] всего концерна, Rumpler Luftverkehr (Бавария), Oesterreichischer Luftverkehr (Австрия), Aero Express (Венгрия), Ad Astra Aero (Швейцария).

Концерн Nord Europa Union имел своей задачей проложить воздушные линии из Германии в страны севера и северо-востока Европы. В его состав входили: Junkers Luftverkehr, бывший holding company всего объединения, Lettländischer Luftverkehr (Латвия), Aero Lloyd (Берлин и Варшава), Aeronaut (Эстония), Danziger Luftpost (Данциг).

Фирма Юнкерса через свой транспортный филиал Junkers Luftverkehr была holding company обоих концернов, допуская участие в них ллойдовской группы, так как для Юнкерса основной задачей была не чисто транспортная работа в воздухе, а поставка самолетов воздушнотранспортным компаниям.

В первые годы частнокапиталистического грюндерства работа Deutsche Luftreederei, ллойдовской и юнкерсовской групп воздушных компаний проходила без особых трений. Германское правительство покровительствовало воздушному грюндерству всех трех групп по мере своих финансовых возможностей, тем более что широкое развитие воздушного транспорта в Германии упиралось в запрет Антанты иметь более 150 самолетов на германских воздушных линиях, продержавшийся до 1 мая 1922 г. Так, в 1920 г. субсидии были распределены между 4 обществами, обладавшими всего 150 самолетами, в 1921 г. — между 7 обществами с теми же 150 самолетами и в 1922 г. — между 8 обществами с теми же 150 самолетами. Менялось только число воздушнотранспортных обществ, между которыми номинально как своеобразная «платежная» единица распределялись эти 150 самолетов и соответственно числу самолетов и количеству налетанных километров распределялась правительственная субсидия.

Строительство воздушных линий, развиваемое этими обществами, несмотря на ограничение Антантой летного парка германской гражданской авиации 150 самолетами, продолжалось в больших масштабах, тем более что в 1921 г. можно отметить первую стадию процесса концентрации в германском воздушном транспорте: Всеобщая компания электричества, Пароходное общество Гамбург—Америка и фирма Цеппелин Верке создали при участии

---

[1] Holding company называется акционерная компания, являющаяся основной компанией для ряда филиальных и вспомогательных компаний, созданных ею.

Deutsche Luftreederei и самолетостроительной фирмы Dornier Metallbauten новое воздушнотранспортное общество Aero Union. Точное протяжение германских воздушных линий как внутренней, так и созданной за границей сети в те годы установить невозможно, так как различные авторы и справочники дают весьма противоречащие друг другу показания. Мы можем отметить только, что, по данным официальной германской статистики, в 1921 г. длина почтовых воздушных линий равнялась 5 353 *км*, в 1922 г. — 6 276 *км*. Эти цифры несомненно преуменьшены, так как охватывают воздушную сеть, созданную лишь внутри Германии, не затрагивая сети, созданной германским империализмом за ее пределами в порядке экспорта [1].

Работа германских воздушных линий, не считая «национальных» обществ воздушных сообщений, характеризуется в период 1920—1922 гг. следующими данными [2]:

Годы	Налетанных километров	Субсидии [3] (в млн. марок)	Пассажиры	Грузы [4] (в *т*)	Почта [5] (в *т*)
1920	480 053	12	3 975	5,7	6,4
1921	1 654 000	26	6 820	14	23,8
1922	1 203 680	80	7 733	37	32

В отношении экономичности эксплоатации результаты были весьма плачевны вследствие слабой загрузки грузоподъемности самолетов, составлявшей, по подсчетам проф. Рынина, в 1919 г. 20%, в 1920 г. — 20%, в 1921 г. — 42% [6]. Германская гражданская авиация не могла обеспечить полной загрузки даже тех 150 аппаратов, которые были разрешены Германии Антантой. Один этот факт достаточно ярко характеризует, для чего создавался в Германии мощный воздушный транспорт и чего стоят вопли германской публицистики в эти годы о «версальском иге» и «кандалах», надетых на германскую гражданскую авиацию. По другим подсчетам [7], средняя загрузка каждого самолета составляла в 1922 г. всего 121 *кг*, и перевозки почты, для которых германское министерство почты забронировало в обмен на субсидии 100 *кг* полезной грузоподъемности каждого самолета, давали едва лишь 12%

---

[1] «Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich», 1924/25, S. 105.
[2] «Zehn Jahre Deutscher Handelsluftfahrt», B. 1930. Deutsche Lufthansa, S. 42.
[3] *Гвайта*, Соч., стр. 59. «Колоссальные» цифры субсидий объясняются быстрым падением германской марки.
[4] Данные о грузах в 1921 г. см. *Н. А. Рынин*, Воздушные сообщения М. 1924, Транспечать НКПС, стр. 119.
[5] Данные о почте за 1921 г. см. *Н. А. Рынин*, цит. соч., стр. 115.
[6] *Рынин*, цит. соч., стр. 125.
[7] *Гвайта*, цит. соч., стр. 56.

загрузки этих 100 *кг*. Общая грузонапряженность германских воздушных линий (средняя нагрузка на пройденный километр) составляла всего 1,53 *кг*.

Что касается себестоимости воздушных перевозок, то, по данным германской официальной статистики, она исчислялась в 18 центов (америк. доллара) за 1 *км* полета, превышая, по подсчетам Гвайта [1], действительную цифру, колебавшуюся между 12 и 14 центами. Распределение расходов давало следующую картину (в %):

Горючее и смазочное	50
Ремонт и страховка	8
Содержание персонала	15
Управленческие расходы	10
Прочие расходы	17

Субсидия, выдаваемая правительством за каждый пройденный километр, в 1920—1921 гг. составляла 10—11 марок, в апреле и мае 1922 г. — 15—20 марок, в июне—июле 1922 г. — 35—40 марок, в августе—сентябре 1922 г. — 70—75 марок. Столь быстрый рост субсидий объяснялся катастрофическим падением германской марки, постепенно превращавшейся в период 1922—1924 гг. в «клочок бумаги».

Несмотря на столь катастрофические результаты «чисто транспортной работы» германской гражданской авиации, правительство не жалело средств на ее субсидирование, видя в гражданской авиации базу для создания военной, как только представится к этому возможность и как только будут отменены версальские ограничения. Первым шагом явилось разрешение Антанты в 1922 г. иметь свыше 150 самолетов на линиях гражданской авиации. Однако ввиду катастрофического обесценения германской марки и тяжелого положения финансов германское правительство не пожелало немедленно использовать благоприятную политическую ситуацию, хотя льгота, данная Антантой, явилась толчком, побудившим германский империализм серьезно взяться за развитие гражданской авиации как орудия будущей войны и произвести коренную реорганизацию воздушного транспорта в период 1923—1925 гг.

Эта реорганизация воздушного транспорта фактически выразилась в его «огосударствлении» — принудительной, происходившей под давлением государства концентрации частнокапиталистических воздушнотранспортных компаний и монополистической организации воздушного транспорта — и закончилась в 1926 г., к моменту франко-германского перемирия в воздухе, созданием национальной германской воздушнотранспортной монополии в лице мощного воздушнотранспортного концерна Deutsche Lufthansa. Эти годы (1923—1925) характеризуются ожесточенной конкурентной борьбой двух крупных воздушных концернов — Юнкерса и созданной германским правительством Deutscher Aero Lloyd, лихорадочным строительством воздушной сети после временного

---

[1] *Гвайта*, цит. соч., стр. 57.

резкого сокращения ее вследствие краха марки в 1923 г. и выходом Германии на первое место в мире и по развитию своей воздушной сети и по работе воздушного транспорта.

Перестройка германского воздушного транспорта (1923—1925 гг.)

Используя полученную возможность неограниченного строительства гражданских самолетов внутри Германии, германский империализм приступил к реорганизации германского воздушного транспорта и к захвату его в свои руки. Практика частнокапиталистического грюндерства прошедших лет показала, что воздушный транспорт живет лишь правительственными субсидиями и что субсидирование всех компаний в силу их конкурентной борьбы между собой дает лишь непроизводительную и чрезмерную растрату казенных средств. Поэтому в правящих кругах было решено в связи с катастрофическим падением марки и тяжелым экономическим положением Германии избрать в качестве организующего центра германской воздушной экспансии какое-либо одно воздушнотранспортное общество и сосредоточить максимум усилий и материальных затрат на его развитие. Выбор пал на группу Ллойда, на поддержку которой объединились крупнейшие «киты» германского финансового капитала.

Воздушнотранспортный концерн Deutsche Aero Lloyd возник 5 февраля 1923 г. в результате слияния четырех ллойдовских воздушнотранспортных компаний: Lloyd Luftdienst, Lloyd Ostflug, Lloyd Luftverkehr Sablatnig и Deutsche Luft Lloyd, за спиной которых стояло кроме Nord Deutscher Lloyd и общество Deutsches Petroleum с компанией Deutsche Luftreederei, созданной Allgemeine Elektricität Gesellschaft и поддерживаемой пароходным обществом Hamburg-Amerika Linie, самолетостроительной фирмой Дорнье и фирмой Zeppelin Werke.

За спиной нового концерна стояли все «движущие силы» германского капитализма — тяжелая промышленность, морской транспорт, банки—в лице таких предприятий, как Hamburg-Amerika Linie, Nord Deutscher Lloyd, Allgemeine Elektricität Gesellschaft, Deutscher Petroleum, Metall Bank, финансирующий всю германскую металлургию, машиностроительная фирма Zahnradfabrik, самолетостроительные фирмы Albatros, Sablatnig, Dornier, моторостроительная фирма Maibach Motorenbau и т. д.

По словам американского авиационного журнала «Aerial Age»[1], Aero Lloyd — «это кажущийся только внешне несуществующим могучий авиационный концерн, опирающийся на самое мощное в мире объединение промышленных организаций, пароходных обществ и банков». По мнению «Aerial Age», этот концерн был создан потому, что «аэроклуб Германии, Общество авиационных инженеров, Союз авиационной промышленности и Aero Lloyd вместе подготовляют почву, для того чтобы Германия могла через год

---

[1] «Aerial Age», 1923, апрель, № 4.

после устранения внешних, тормозящих ее развитие обстоятельств стать владычицей воздуха в Европе».

Концерн Deutsche Aero Lloyd стал излюбленным орудием германского империализма и германской воздушной экспансии. Он посвятил все свое внимание развитию воздушных сообщений в отличие от фирмы Юнкерса, которая в первую очередь была самолетостроительной фирмой. Политика Deutsche Aero Lloyd сводилась к установлению связей с воздушнотранспортными компаниями других государств, к созданию «национальных обществ» воздушных сообщений и строительству новых воздушных линий. Его воздушная экспансия за границу существенно облегчалась тем, что составившие концерн общества воздушных сообщений внесли в уставный капитал концерна помимо своих уставных капиталов также и те «права», которыми они обладали в своих основанных в различных странах «национальных» воздушнотранспортных обществах.

Создание Aero Lloyd фирма Юнкерса приняла как вызов, брошенный ее интересам, и начала ожесточенную конкурентную борьбу с новым концерном, ведя свою собственную воздушную политику, не раз подрывавшую воздушную экспансию германского империализма, проводимую Deutsche Aero Lloyd. Эта борьба, принимавшая за границей особо скандальный характер, началась с лихорадочного грюндерства фирмой Юнкерса «национальных» обществ воздушных сообщений, для руководства которыми Юнкерс создал две holding company: Trans Europa Union и Nord Europa Union.

В своей «подрывной» работе Юнкерс пытался опереться на местные общества воздушных сообщений, возникавшие в Баварии, Тюрингии и других районах Германии, где свил себе прочную базу католицизм. За границей он пользовался поддержкой Ватикана. Эта борьба Юнкерса с Deutsche Aero Lloyd, отражавшая борьбу влиятельных клик германского финансового капитала за руководящие позиции в государственном аппарате Германии, развивалась все время по восходящей линии до осени 1925 г., когда фирма Юнкерса понесла первое поражение.

Широкая экспансия, развернутая Юнкерсом, привела к тому, что к 1925 г. задолженность фирмы Юнкерса достигла 12 млн. марок. Германское правительство предоставило Юнкерсу кредит в 17½ млн. марок, взамен чего фирма Юнкерса должна была передать казне ⅔ акций всех своих предприятий, находившихся в Германии. Однако эта субсидия оказалась недостаточной, и к началу 1926 г. Юнкерс снова «прогорел» (его задолженность на этот раз достигла суммы в 17 млн. марок) и начал сворачивать производство, уволив из 5 тыс. своих рабочих 2 тыс. Правительство снова пришло на помощь Юнкерсу и снова предоставило ему субсидию, заставив фирму Юнкерса слиться с Deutsche Aero Lloyd в национальный монопольный воздушный концерн Deutsche Lufthansa. Создание этого концерна и отмена Антантой версальских ограничений отмечают уже новый этап в развитии германского воздушного транспорта.

Таким образом двухлетняя конкуретная борьба Deutsche Aero Lloyd с фирмой Юнкерса закончилась победой Deutsche Aero Lloyd, за которой стояли движущие силы германского капитализма и правительство, щедро субсидировавшее воздушное грюндерство этого концерна.

Деятельность Deutsche Aero Lloyd началась в весьма тяжелых условиях — в обстановке катастрофического падения марки после оккупации Рура и тяжелого экономического кризиса, потрясавшего Германию. Правительство всемерно пыталось облегчить первые шаги нового концерна, применив новый метод субсидирования воздушнотранспортных компаний. Ввиду быстрого падения валюты правительство заменило твердо фиксированную постоянную сумму субсидии, ассигнуемую на весь операционный год, суммой, необходимой на покупку 1/2 *кг* бензина (горючее, необходимое для 1 *км* полета) независимо от курса марки. Таким образом независимо от падения валюты была установлена твердая субсидия в «товарном» выражении, переводившаяся на марку по курсу дня. Это мероприятие гарантировало финансовую базу для работы концерна. Еще большей льготой была выплата компаниям субсидии вперед в качестве аванса на операционный год (с окончательным расчетом в зависимости от налетанного километража в конце года), что давало компаниям оборотный капитал для работы. Общая сумма правительственных субсидий в эти годы исчислялась французскими экспертами в 4 млн. долл. ежегодно при затрате Францией на субсидии 2,5 млн. долл. в год, Англией — 685 тыс. долл. в год [1].

Несмотря на эти субсидии, 1923 год характеризуется резким свертыванием работы германского воздушного транспорта вследствие кризиса. Сеть внутригерманских линий сократилась до 3 462 *км* [2]. Остальные линии были временно закрыты. Перевозки почты упали до 5 *т* с 32 *т* в 1922 г. Но зато увеличились, правда, в небольших размерах, перевозки пассажиров и грузов. В 1923 г. было перевезено 39 *т* грузов (в 1922 г. — 37 *т*) и 8 507 пассажиров (в 1922 г. — 7 733 пассажира). Число налетанных километров упало до 717 842 (в 1922 г. — 1 203 680).

Летный парк воздушнотранспортных компаний упал до 75 самолетов вследствие списывания в расход устаревших машин, которые должны были быть заменены новыми. Это сразу увеличило процент использования тоннажа до 90 и существенно отразилось на экономичности эксплоатации и следовательно на сумме германских субсидий.

Но с 1924 г., как только схлынула самая бурная волна кризиса, развитие германского воздушного транспорта началось бурными темпами. Динамика развития за 1924/25 г. характеризуется следующими показателями [3]:

---

1 «New York Times», 27/III 1927, p. 3.

2 «Nachrichten für Luftfahrer», 13/IV 1923, № 15, S. 112.

3 «Zehn Jahre», S. 42. Длина сети в 1924 г. — см. «Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich», 1923, S. 77. Длина сети в 1925 г.—см. «Erde und Wirtschaft», 1929, октябрь, Heft 3.

Годы	Длина сети	Налетанных километров	Число пассажиров	Грузы (в *m*)	Почта (в *m*)
1924	8 688	1 583 492	13 422	71	22
1925	23 000	4 949 661	55 185	521	287

Столь бурный рост германской воздушной сети явился прямым результатом организационного вмешательства германского правительства в развитие германского воздушного транспорта. Вмешательство имело целью создание широких резервов военной авиации. К воздушному грюндерству были привлечены торговые палаты, городские муниципалитеты, объединения предпринимателей, дававшие субсидии на постройку аэродромов и организацию воздушных линий. Фирма Юнкерса особенно широко использовала участие германской буржуазной общественности в воздушном грюндерстве, организуя в различных германских «землях» — Баварии, Саксонии, Тюрингии и т. д. — местные общества воздушных сообщений, чтобы укрепить свои позиции в борьбе с Deutsche Aero Lloyd и привлечь необходимый капитал. Deutsche Aero Lloyd проводил ту же политику, что привело к возникновению в Германии ряда местных обществ воздушных сообщений, никогда не занимавшихся воздушными перевозками, но сыгравших существенную роль в пропаганде воздушного транспорта и в авионизации широких масс. Воздушное грюндерство развивалось такими темпами, что в 1924 г. официальный германский справочник Reichs-Luftkursbuch мог насчитать 39 эксплоатируемых германскими воздушнотранспортными обществами международных и внутригерманских воздушных линий. К концу 1925 г. это число увеличилось до 56. В 1925 г. Берлин был соединен воздушной связью с такими крупнейшими центрами, как Брюссель, Будапешт, Копенгаген, Лондон, Прага, Стокгольм, Вена, Амстердам, Цюрих, Осло, Женева и др., и с крупнейшими центрами Германии. В сущности основа существующей сейчас сети германских внутренних и международных линий была создана в эти годы — в 1924—1925 — и последующее воздушное грюндерство лишь дополнило, уточнило и развило эту сеть, в особенности за счет стратегических воздушных линий.

В столь широком развертывании воздушного грюндерства — в строительстве воздушных линий, которые имели лишь сезонный, временный характер, в строительстве возможно большего числа аэродромов и создании запасных посадочных площадок — отражалась основная установка германского империализма в области подготовки Германии к новой войне. В новой империалистической войне, как и войне 1914—1918 гг., германские вооруженные силы должны будут действовать по внутренним операционным линиям, что требует широкого развертывания внутренних коммуникационных линий как железнодорожных, так и автомобильных (для

танков) и воздушных, идущих к границам и вдоль границ и создающих возможность быстрой рокировки во всех направлениях. Именно поэтому основной задачей германского воздушного грюндерства являются отнюдь не воздушные перевозки, а строительство возможно более разветвленной сети наземного оборудования, наличие которой позволило бы производить переброски из одного конца Германии в другой «по свободным маршрутам».

Динамика строительства воздушных линий характеризуется следующими данными [1]:

Годы	Мировая сеть (в *км*)	Европейская сеть (в *км*)	Германская сеть (в *км*)
1923	—	19 375	3 462 [2]
1924	43 070	23 240	8 688 [3]
1925	57 540 [4]	30 250 [5]	23 000 [4]

Не менее быстрыми темпами росла и сеть наземного оборудования, как можно судить по следующей таблице:

Европейские города, имеющие воздушную связь друг с другом [6]

Годы	Общее число	Германские города	% общего числа
1923	44	8	18,18
1924	63	12	19,05
1925	101	43	42,57

Таким образом Германия в 1924 г. вышла на первое место в мире по развитию воздушной сети, составившей, по нашим подсчетам, около 20,2% мировой и около 37,7% европейской. В 1925 г. удельный вес германской воздушной сети увеличился еще более, достигнув 40% мировой воздушной сети и 76% европейской.

Из 56 воздушных линий, эксплоатировавшихся германскими воздушнотранспортными обществами, 38 линий протяжением в 12 309 *км* были внутренними линиями, иначе говоря, на внутреннюю германскую сеть приходилось 53,5% всей германской воздушной сети.

---

[1] *Рынин*, цит. соч., стр. 55.
[2] «Nachrichten für Luftfahrer», 13/IV 1923, № 15, S. 112.
[3] «Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich», 1923, S. 77.
[4] «Erde und Wirtschaft», 1929, октябрь, Heft 3.
[5] «Junkers Nachrichten», 1926, № 1.
[6] Данные о работе германской воздушной сети в 1924—1925 гг. см. *Wüst*, Die Bedeutung des Luftverkehrs für das Wirtschaftsleben, Köln, Gladbach, 1927.

В 1924 г. по внутренней германской воздушной сети было перевезено 4 076 пассажиров, т. е. 30,4% от всего пассажирского движения, по международной воздушной сети — 9 346 пассажиров, т. е. 69,6%. В 1925 г. пассажирское движение по внутренней воздушной сети превысило международное движение по германским линиям вне Германии. По внутренней сети был перевезен 32 071 пассажир (58,1%), по международной — 23 114 пассажиров (41,9%). Однако летный парк не был загружен до полной своей провозоспособности. Так например в 1924 г. было использовано всего 54,5% всех наличных мест (24 613), в 1925 г. — 51,5% (20 754) мест.

Еще хуже обстояло дело с использованием тоннажа летного парка, который в 1924 г. был использован всего на 44,2%, в 1925 г. — на 40,7%.

Максимальная густота пассажирского движения приходится в 1924—1925 гг. на северные участки германской сети, входящие в систему крупнейшей аэромагистрали Мальме—Копенгаген—Гамбург—Амстердам—Лондон. Гамбург стал крупнейшим транзитным портом воздушного пассажирского движения по этой магистрали, так как в нем скрещивались воздушные линии, дававшие выход пассажирским потокам с юго-востока и юго-запада европейского континента на эту магистраль.

Берлин стал центром грузового воздушного движения не только для германских воздушных грузопотоков, но и для воздушных грузопотоков всего европейского континента, для которых Берлин был своего рода перевалочно-распределительным пунктом. В нем скрещивались крупнейшие германские воздушные линии, связанные за пределами германской территории с европейской воздушной сетью.

Наряду с этими линиями германским империализмом было начато строительство линий, транспортное значение которых было ничтожно, но которые были ценны в стратегическом отношении, например Гамбург — Боркум, дававшая связь с бывшей морской базой Германии на этом острове, Боркум — Дортмунд и Кельн—Тревс—Саарбрюкен—Карлсруэ, шедшие вдоль западной границы Германии и создавшие цепь аэродромов, складов и т. д., могущих служить в качестве исходных баз против Англии, Голландии, Бельгии и Франции. Такие же линии были созданы вдоль границы с Чехословакией и Польшей. Параллельно линиям, связывавшим Берлин с крупнейшими центрами Германии, через мелкие сравнительно пункты протягивались линии, которые могли служить в качестве альтернативных и запасных трасс. Так например к Рейну из Берлина кроме трех крупных магистралей было организовано четыре мелких линии в качестве таких запасных альтернативных трасс. В последующие годы сеть таких линий получила особенное развитие.

Характерной особенностью созданной к концу 1925 г. германской воздушной сети являлись две зияющих воздушнотранспортных дыры, созданных общими условиями международно-политической системы Версаля: на западе — по направлению к Фран-

ции и Бельгии и на востоке — по направлению к Польше. Эти страны упорно отказывали германским воздушным компаниям в праве перелета через свою территорию.

Таким образом, подводя итоги развитию германской гражданской авиации в период воздушного грюндерства (1919—1925 гг.), надо отметить, что германскому империализму удалось, несмотря на все усилия Франции парализовать развитие германской гражданской авиации, сделать свои внутренние воздушные линии частью общеевропейской воздушной сети, обеспечить развитие германского авиастроения и воздушного транспорта путем экспорта германской авиопромышленности за границу и создания в иностранных государствах около 2 десятков «национальных» обществ воздушных сообщений с участием или под контролем германского капитала.

Мало того, и по размерам своей воздушной сети и по летному километражу Германия решительно побила своих воздушных конкурентов и прежде всего Францию, отстав от последней лишь в перевозке грузов. В 1920 г. на германских линиях было сделано 350 тыс. пассажирокилометров, т. е. приблизительно одна седьмая пассажирского километража, сделанного Францией (2 850 тыс. пассажирокилометров). В 1925 г. германский пассажирский километраж вырос до 10 500 тыс., более чем в 2 раза превысив французский пассажирокилометраж. В 1925 г. на германских воздушных линиях было перевезено 808 *т* груза, на английских — 255 *т*, на французских — 1 840 *т*. По длине воздушной сети Германия с 1924 г. заняла первое место в мире, имея (вместе с «национальными обществами») 8 688 *км* воздушных линий, т. е. около 24% всей сети, тогда как Франция имела 6 249 *км* и США — 4 340 *км*. В 1925 г. Германия из мировой воздушной сети в 57 540 *км* имела около 23 тыс. *км*, т. е. около 40%, далеко оставив за собой Францию, США, Англию. Все это было результатом щедрой политики субсидирования, в масштабах которой Германия также оставила за собой Францию и Англию [1].

Борьба германского империализма за свободу воздушных вооружений (1926—1932 гг.)

Эти успехи германской гражданской авиации показали Антанте и в частности Франции, что все их усилия затормозить развитие воздушного транспорта в Германии и подорвать его конкурентоспособность и боеспособность оказались тщетными. Германский приоритет в воздухе стал совершившимся фактом, и с этим приходилось считаться. С другой стороны Германия, обороняясь от посягательства Антанты на свою гражданскую авиацию, сумела использовать все выгоды своего географического положения в центре континента Европы, чтобы затруднить воздушным компаниям стран Антанты установление регулярной воздушной связи и

---

[1] «Erde und Wirtschaft», 1929, октябрь, Heft 3.

прямых воздушных сообщений в Европе по кратчайшим расстояниям.

Освободившись в январе 1923 г. от обязательства разрешать посадку гражданских самолетов Антанты на своей территории, которые с этого момента могли совершать лишь беспосадочные перелеты через территорию Германии, германское правительство принимало самые решительные репрессивные меры в случае вынужденной посадки этих самолетов в Германии. Так, в период 1923—1924 гг. было конфисковано около 12 самолетов французской компании CIDNA, совершивших по тем или иным причинам посадку в Германии; команда этих аппаратов и даже часть пассажиров, главным образом французских подданных, были преданы суду и подверглись наказаниям в виде штрафов и тюремного заключения за незаконное появление на территории Германии, за отсутствие германской визы на паспорте, за нарушение таможенных правил и т. д. Английским компаниям, установившим воздушное сообщение Лондон—Берлин и Лондон—Кельн, разрешения на полеты по этим линиям давались германским правительством на срок не более полугода, что ставило оперативную работу этих компаний под постоянную угрозу запрещения полетов и затрудняло развитие английского воздушного транспорта.

Эта тактика германского правительства в связи с успехами германской гражданской авиации и сдвигами в международной политике империалистических стран Европы, сдвигами, открывшими для Германии возможность вступления в Лигу наций и принесшими некоторое облегчение ее неравноправного положения в среде империалистических держав, побудила французское правительство отказаться от своей непримиримой политики в вопросе о германской гражданской авиации [1].

Нота конференции послов германскому правительству от 24 июня 1925 г. явилась первой уступкой Антанты в этом направлении. Нота признавала «военными» одноместные самолеты с мотором свыше 60 *л. с.*, все самолеты, управляемые без пилота, бронированные или приспособленные для перевозок военного снаряжения, торпед или бомб и пр. Гражданский самолет мог иметь «потолок» не свыше 4 тыс. *м*, скорость при полной загрузке на высоте 2 тыс. *м* не более 180 *км* в час, максимум полезной грузоподъемности не свыше 900 *кг*. Однако контроль над гражданской авиацией Германии был попрежнему оставлен в руках особой комиссии Антанты, которой германское правительство должно было сообщать списки заводов, фабрикующих всякого рода воздушное оборудование, сведения о ввозе, вывозе и транзите через Германию самолетов и воздушного оборудования, поквартальные списки всех самолетов, строящихся в Германии даже для вывоза, списки пилотов, чертежи и модели новых конструкций самолетов до их постройки. Предельный размер дирижабля был ограничен, и число самолетов и моторов устанавливалось комис-

---

[1] «Вопросы воздушного права», вып. I, стр. 269—273.

сией Антанты строго соразмерно с действительными потребностями германской гражданской авиации.

Новые правила, сохранявшие за комиссией Антанты возможность решать судьбы германской гражданской авиации и тормозившие развитие германской авиопромышленности, были неприемлемы для Германии, продолжавшей проводить свою политику срыва воздушных сообщений в Европе, организованных воздушными обществами Антанты. Поэтому после Локарнской конференции, открывшей для Германии возможность вступления в Лигу наций, в ноябре 1925 г. союзниками, в частности Францией, были начаты новые переговоры с Германией, которые касались организации воздушных сообщений в Европе и воздушной связи через Германию с другими странами (требование союзников) и вопроса о положении германской гражданской авиации и воздухоплавания (требование Германии).

В обмен за уступки в первом вопросе, за отказ Германии от политики срыва европейских воздушных сообщений, организованных воздушными компаниями государств Антанты, союзники согласились предоставить Германии большие льготы в деле развития гражданской авиопромышленности и авиотранспорта.

Дипломатические торги по этим вопросам длились несколько месяцев и закончились в мае 1926 г. «полюбовным соглашением». Германия приняла новые условия и технические нормы, изложенные в меморандумах конференции послов от 21 мая 1926 г.

Эти условия сводились к следующему. Германия обязывается издать закон, запрещающий постройку и содержание на германской территории самолетов, приспособленных для военных целей, равно как и ввоз подобных самолетов. В число таких самолетов включаются и аппараты, управляемые без пилота. Воспрещается подготовка пилотов для военной авиации, но Германии дается разрешение дать авиационную подготовку 36 членам рейхсвера и 50 служащим полиции. Германское правительство могло выдавать разрешения на постройку или ввоз гоночных и спортивных самолетов для международных состязаний при условии правительственного контроля над последними. Германское правительство обязывается вести списки авиационных заводов, изготовленных самолетов и моторов, предприятий и лиц, организующих и эксплоатирующих воздушные сообщения, а также всех частных собственников летательных аппаратов. Германское правительство обязывалось содействовать гражданской авиации лишь в пределах потребностей нормального развития, причем правительственные дотации на обучение и тренировку пилотов должны были соответствовать потребностям воздушного передвижения. Комиссия экспертов Антанты, осуществляющая контроль над германской авиацией и воздухоплаванием, распускалась, и контроль над соблюдением Германией настоящих правил передавался Лиге наций. Постановление конференции послов 1920 г. о запрещении германским самолетам совершать перелеты через территорию участников конференции (Англии, Франции, Бельгии, Италии) отменялось. Германские самолеты могли совершать полеты над

территорией оккупированных войсками союзников германских областей при условии выдачи оккупационными властями индивидуальных разрешений каждому аппарату. В нейтрализованной, согласно статье 42 Версальского договора, зоне левого берега Рейна германским авиационным компаниям разрешалось создать 4 аэропорта и 12 аэродромов. Верфи для дирижаблей, созданные в Фридрихсгафене, также возвращались Германии.

В воздушных конвенциях с Францией и Бельгией, подписанных Германией почти одновременно (22 и 29 мая 1928 г.) с принятием новых условий Антанты, германское правительство разрешило перелет через свою территорию и право посадки гражданским самолетам на основе взаимности.

Период 1926—1932 гг. характеризуется не только энергичной работой германского империализма по дальнейшему развитию гражданской авиации, хотя оно, как и в Англии и Франции, затормозилось с 1929 г. ударами экономического кризиса, но и работой по максимальному приближению германской гражданской авиации к военному типу, к военной авиации.

Эта работа началась прежде всего с организационной перестройки гражданской авиации, имевшей целью превратить последнюю в государственное предприятие и передать руководство гражданской авиацией в руки государства. Другой целью такой перестройки была экономия субсидий. Поэтому прежде всего было покончено с фирмой Юнкерса, подрывавшей развитие Deutsche Aero Lloyd и проводившей собственную политику в воздухе, не раз вступавшую в противоречие с основными устремлениями руководящих прослоек германского империализма.

Предвидя сдачу Францией ее непримиримых позиций и используя бедственное положение фирмы Юнкерса, германское правительство еще в феврале 1926 г. произвело принудительное слияние фирмы Юнкерса со своим избранным «детищем» — Deutsche Aero Lloyd — в один мощный авиотрест — Deutshe Lufthansa, которому была предоставлена монополия на получение правительственных субсидий. Этот нажим правительства никогда не был «прощен» хозяевами фирмы Юнкерса, которые при помощи своих экспортированных за границу предприятий и «национальных» обществ, созданных при участии фирмы Юнкерса, еще несколько лет продолжали ожесточенную борьбу с Lufthansa. Борьба эта велась втихомолку, и о ней в германской печати не принято было говорить, но ее наличие подтверждается конкуренцией «дочерних» предприятий Юнкерса за границей с международными (заграничными) воздушными линиями Lufthansa и прямым подрывом заграничной деятельности последней. Методы этой борьбы почти неуловимы по своей тонкости для наблюдателя, но наличия этой борьбы не отрицают и авиационные круги Германии.

Возникновение Deutsche Lufthansa обязано «единодушной воле германского государства, «земель» (отдельных германских государств. — *Н. П.*), больших городов и германского хозяйства. Только таким путем стало возможным создать предприя-

тие, поддерживаемое всей Германией», — признается официальный отчет Lufthansa[1]. Являясь акционерным предприятием, созданным при финансовой поддержке правительства, городов и трестов, Lufthansa ведет официально свою работу на основах частнохозяйственного расчета. Отдельные германские государства, провинции и города в некоторых случаях участвовали в создании акционерного капитала Lufthansa не непосредственно, но через свои местные общества воздушных сообщений, представлявшие в Lufthansa воздушнотранспортные интересы своего округа. Они при слиянии с Lufthansa передали последнему свой летный парк и отказались от своей воздушнотранспортной деятельности, которая выражалась в организации и эксплоатации местных воздушных линий. Эти общества взяли на себя работу по авионизации населения Германии и пропаганде воздушного транспорта среди широких масс населения. На их седства субсидируются внутригерманские воздушные линии. Из всех местных воздушнотранспортных предприятий к 1929 г. сохранилось лишь общество Nord Bayerische Verkehrsflug, создавшее несколько местных воздушных линий, главным образом в Северной Баварии, Саксонии и Тюрингии, реорганизованное впоследствии в общество Deutsche Verkehrsflug.

По соглашению с Lufthansa это общество взяло на себя задачу организации местных (подъездных к главным путям) воздушных линий, тогда как Lufthansa посвятила свое внимание международным линиям или внутренним линиям дальнего тяжения.

Динамика развития германской воздушной сети в годы, предшествовавшие экономическому кризису, характеризуется следующими данными[2]:

Годы	Длина сети (в *км*)
1926	20 408
1927	25 513
1928	30 578

В момент наивысшего подъема и расцвета германского воздушного грюндерства, в 1928 г., воздушная сеть складывалась из 71 воздушной линии, из коих 27 были линиями первого класса, соединявшими центры Европы с крупнейшими германскими городами международными линиями и внутренними магистралями, пересекавшими Германию из одного конца в другой, и 44 — линиями второго класса, или маршрутами, связывавшими линии первого класса между собой либо являвшимися подъездными путями к ним. Густая сеть аэродромов (70—80) позволяла дирекции свободно маневрировать маршрутами, устанавливать новые, изменять направления старых, закрывать и открывать их, приближая полеты по трассе к полетам по свободному маршруту.

---

[1] «Zehn Jahre deutscher Handelsluftfahrt», S. 8.

[2] По материалам Комитета экономики и права воздушного флота ОАХ; длина сети 1926 г. по данным генерала *Niessel*, Ou en est l'aviation allemande в «Science et la vie», декабрь, 1927.

Из всей сети воздушных линий необходимо выделить следующие:

Берлин—Ганновер—Амстердам—Лондон длиной в 991 *км* с оборудованием для ночных полетов на перегоне Берлин—Ганновер.

Берлин—Эссен—Кельн—Париж длиной в 916 *км*.

Берлин—Штеттин—Кольмар—Стокгольм длиной в 819 *км*.

Штеттин—Копенгаген—Готенбург—Осло длиной в 802 *км*.

Берлин — Штутгарт — Лозанна — Марсель — Барселона — Мадрид длиной в 2 108 *км*, эксплоатируемая совместно с германско-швейцарскими обществами Ad Astra Aero и Balair и испанско-германской компанией Union Aerea Española.

Берлин — Бреславль — Брно — Вена длиной в 741 *км*.

Женева — Базель — Кельн — Дюссельдорф — Амстердам длиной в 876 *км*.

Мальме — Копенгаген — Берлин длиной в 504 *км*.

Копенгаген — Гамбург — Дортмунд — Кельн длиной в 547 *км*, созданная для перевозки почты из скандинавских государств в Париж, Брюссель, Лондон и обратно.

Париж — Вена — Будапешт длиной в 835 *км*.

Бремен — Ганновер — Лейпциг — Хемниц — Прага длиной в 518 *км*.

Лейпциг — Кассель — Дортмунд — Эссен — Амстердам длиной в 554 *км*.

Бреславль—Прага—Мюнхен длиной в 517 *км*.

Кроме этих международных воздушных линий можно отметить еще следующие наиболее важные внутренние воздушные линии:

Бремен — Кельн длиной в 479 *км*.

Берлин — Кенигсберг — Тильзит длиной в 740 *км*.

Берлин — Лейпциг — Мюнхен длиной в 509 *км*.

Мюнхен — Ганновер длиной в 500 *км*.

Гамбург — Франкфурт — Штутгарт длиной в 560 *км*.

Штеттин — Данциг — Кенигсберг длиной в 518 *км*.

Бреславль — Лейпциг — Кельн длиной в 708 *км*.

Глейвиц — Бреславль — Штеттин длиной в 455 *км*.

Конфигурация германской воздушной сети, созданная строительством 1924—1925 гг., несколько изменилась в период 1926—1929 гг. Воздушно-транспортные «дыры» на западе (воздушное сообщение с Италией) исчезли, на юго-востоке Deutsche Lufthansa наладила воздушную связь с Чехословакией, но на востоке, по направлению к Польше, воздушнотранспортная дыра осталась, и германские самолеты, курсировавшие по линии Берлин—Москва, должны были все еще подниматься к северу, огибая запретную для них зону Данцигского, или Польского, коридора.

Воздушнотранспортный район к востоку от Берлина значительно уступал по густоте воздушной сети Западной Германии. На северо-востоке Данциг и Кенигсберг являются крупнейшими транзитными аэропортами, через которые проходят со-

общения Германии на востоке. Штеттин является исходным пунктом трех воздушных линий, связывающих Германию с Данией (Копенгаген) и странами Скандинавского полуострова (Швеция и Норвегия). На юго-востоке важнейшим центром воздушных сообщений является Бреславль, из которого исходят международная воздушная линия на Прагу и несколько внутренних воздушных линий. К юго-западу от Берлина треугольник Ганновер — Берлин — Мюнхен обладает наиболее густой воздушной сетью, узловыми центрами которой (кроме этих городов) являются Лейпциг, Нюренберг, Эрфурт, Штутгарт, Франкфурт, Кельн, Эссен и Дортмунд. В Берлине сходятся например 17 внутренних и международных линий, организованных Германией и другими государствами, в Ганновере — 12, в Мюнхене — 11, в Эрфурте — 10, в Штутгарте — 9, во Франкфурте — 11, в Кельне — 11, в Эссене — 9, в Дортмунде — 8. В северо-западном районе Германии крупнейшими центрами воздушной сети являются главные германские порты—Гамбург и Бремен. В Гамбурге сходятся 10 воздушных линий, в Бремене — 5. Некоторые германские города, как Берлин, Кельн, Франкфурт, Мюнхен, Эссен и Гамбург, стали международными воздушными вокзалами, принимающими пассажирские и почтовые потоки со всех концов Европы.

Что касается внутренних воздушных линий, то они, согласно официальным германским заявлениям, имеют своей задачей быть либо подъездными путями, либо германскими перегонами европейских воздушных магистралей, а кроме того средством пропаганды воздушного транспорта и авионизации широких масс населения, имея немалое учебно-опытное значение, поскольку на них испытываются все новинки и усовершенствования в технике воздушного транспортирования. Конечно можно допустить, что внутригерманские воздушные линии до некоторой степени выполняют и эту задачу, о которой говорит германская публицистика. Некоторого транспортного и учебного значения за ними отрицать не приходится, но не в этом дело и не для создания заведомо убыточных воздушных линий внутри Германии германский империализм тратил все эти годы крупные суммы, оставляя позади себя по щедрости даже Францию. Пример Франции и Англии, имевших самое минимальное число внутренних воздушных линий и не желавших тратить деньги на их развитие (во Франции внутренние воздушные линии не субсидировались правительством), достаточно ярко показывает, что строительство внутренней воздушной сети в Германии преследовало отнюдь не транспортные и не учебно-воспитательные задачи. Строительство широкоразвитой внутренней сети с альтернативными трассами, с хорошо оборудованными и большими аэродромами даже в захолустных германских городках преследовало в первую очередь военные цели.

Поистине гуттаперчевая изменяемость конфигурации германской воздушной сети, попеременное закрытие и открытие каждый год новых маршрутов и сдача старых на консервацию

при сохранении в полном порядке наземных устройств закрываемых линий, ярко выраженная сезонность работы большинства германских воздушных линий ясно выявляют военное назначение германской воздушной сети.

Размещение узловых пунктов сети и самих воздушных линий служит другим доказательством военного назначения германского воздушного транспорта. Воздушная сеть имеет максимальную густоту у границ с Бельгией и Францией, Чехословакией и Польшей. Когда в таких городах, как Эрфурт и Штутгарт, сходятся 9—10 воздушных линий, то это означает не столько транспортное, сколько стратегическое значение этих пунктов. В Рейнско-вестфальском районе густота воздушной сети такова, что позволяет организовать рейсы по вольным маршрутам. Наличие в Verband der Lufthafen около 800 городов, претендующих на постройку аэродромов в пределах своей городской черты, тоже весьма ясно показывает целеустремленность германского авиотранспортного строительства.

Работа Lufthansa в период до кризиса, в 1926—1928 гг., характеризуется следующими данными [1]:

Годы	Налетанных километров	Перевезено			
		пассажиров	грузов (в *т*)	почты (в *т*)	газет (в *т*)
1926	6 141 476	56 208	644	188	114
1927	9 208 029	102 681	1 463	274	206
1928	10 217 528	111 115	1 892	318	162

Несмотря на казалось бы столь благоприятные результаты работы Lufthansa, финансовые итоги ее были не лучше итогов работы французских воздушных компаний. По подсчетам Буше [2], в 1925—1929 гг. коммерческий доход Lufthansa составлял менее одной трети ее расходов и правительственная субсидия на пройденный километр составляла около 14 франков. Загрузка воздушных линий была также незначительна: из 27 линий первого класса 15 линий были загружены более чем на 45%, 7 линий—от 30 до 45% и 5 линий—менее 30%. Из 49 воздушных линий второго класса 15 линий были загружены более чем на 45%, 11 линий — от 30 до 45%, 17 линий — менее 30%. Так как загрузка линий пассажирскими перевозками составляла 70% общей коммерческой загрузки, Буше приходит к выводу, что в общем из 70 постоянных и сезонных линий более половины были использованы пассажирами всего лишь в пределах 20% возможной коммерческой загрузки.

Поразивший с 1929 г. Германию мировой экономический кризис отразился конечно и на деятельности Lufthansa, выразившись в резком сокращении сети воздушных линий и умень-

[1] «Zehn Jahre deutscher Handelsluftfahrt», S. 42.
[2] *Буше*, цит. соч., стр. 75.

шении воздушных перевозок. Влияние кризиса четко отражается по годам [3]:

Годы	Длина сети (в *км*)	Налетанных километров (в тыс.)	Пассажиры (в тыс.)	Грузы (в *т*)	Почта (в *т*)
1929	29 086	9 162	97	2 072	387
1930	27 783	10 869	93	2 178	481
1931	28 640	10 220	98	2 175	399
1932	27 160	9 139	98	2 058	378
1933	27 200	10 544	123	2 519	467
1934	—	13 612	164,8	3 213	760,6

Падение перевозок достигло бы гораздо больших размеров, если бы не снижение тарифов на воздушных линиях в 1931 г., что расширило контингент потребителей воздушнотранспортной продукции. Благодаря снижению тарифов падение перевозок происходило замедленными темпами.

Непосредственной причиной сокращения сети воздушных линий несомненно явилось сокращение субсидий, выдаваемых правительством, германскими «землями» и городами. В результате Lufthansa была вынуждена закрыть свои наиболее убыточные воздушные линии. Число аэродромов возросло, наоборот, к 1933 г. до 275 [2], что ясно свидетельствует о том, что их строительство преследовало военные цели.

Географические направления транспортного потока, идущего по германской воздушной сети, нельзя учесть с достаточной точностью, так как германские воздушные линии не имеют стабильного характера. Согласно официальным данным, в Германии в 1933—1934 гг. имелось 293 воздушных линии, не считая специализированных (по грузовым и почтовым перевозкам) «литерных» линий. Бо́льшая часть этих линий находится в состоянии консервации. Но если взять линии, работавшие в 1933 г., то окажется, что в январе—апреле 1933 г. работало 29 номерованных и 2 литерных линии, в мае—октябре — 73 номерованных и 7 литерных линий, в ноябре — декабре — 25 номерованных и 3 литерных линии (включая линии Deutsche Lufthansa, Deutsche Verkehrsflug и Deruluft). Многие из линий, даже работавших круглый год, меняли свой маршрут в зависимости от сезона, что вызывало то увеличение, то сокращение эксплоатационной длины линии.

---

[1] По материалам Комитета экономики и права воздушного флота ОАХ. Данные о работе в 1933 г. см. «Revue Aéronautique Internationale», 1934, сентябрь, стр. 324 — 328. Данные за 1934 г. см. «Wirtschaft und Statistik», 1935, № 16, стр. 598—599.

[2] «Flight», 25/I 1934.

Международные маршруты

Маршруты	Налет (в *км*)	Пассажиры	Грузы (в *кг*)	Почта (в *кг*)	Число воздушных линий
1. Германия — Англия . . .	1 221 514	7 646	496 122	33 667	2
2. Германия — Франция . . .	462 033	5 626	126 965	17 033	3
3. Германия — Дания и скандинавские страны	504 402	7 620	125 763	24 816	4
4. Германия — Италия . . .	307 909	5 042	76 441	6 940	2
5. Германия — Испания . . .	632 614	2 713	111 249	12 067	1
6. Германия — Австрия —Чехословакия	331 425	4 341	81 483	11 380	2
7. Германия — балканские страны	247 333	136	24 416	5 498	1
8. Германия — Швейцария . .	485 326	7 254	124 136	13 785	3
9. Германия — Голландия . .	193 455	4 485	127 028	9 601	2
10. Германия —Прибалтика — СССР	915 701	2 867	82 620	12 963	2
Итого . . .	5 301 713	47 730	1 376 223	152 750	22

Поэтому дать более или менее точную картину распределения воздушнотранспортных потоков по германской воздушной сети не представляется возможным. О приблизительном распределении транспортного потока по отдельным маршрутам дают представление приведенные выше таблицы [1].

В самой Германии можно выделить следующие наиболее важные по авиотранспортной работе внутригерманские маршруты:

Маршруты	Налет (в *км*)	Пассажиры	Грузы (в *кг*)	Почта (в *кг*)	Число воздушных линий
1. Берлин — Кенигсберг . . .	614 336	8 102	130 214	59 601	3
2. Берлин — Мюнхен	328 845	8 748	114 783	46 968	1
3. Мюнхен — Эссен	359 383	5 784	92 429	7 359	2
4. Гамбург — Фридрихсгафен.	208 357	4 756	88 557	6 649	1
5. Бреславль — Кельн	332 662	3 880	45 689	5 869	1
6. Берлин — Глейвиц	256 357	2 774	22 271	10 067	1
7. Кельн — Ганновер	157 958	1 291	24 383	26 445	2
8. Франкфурт н/Майне—Лейпциг	97 479	1 798	18 032	8 406	1
9. Берлин — Бреславль . . .	70 177	1 168	6 057	5 060	1
10. Кельн — Мюнхен	78 614	4	46 736	16 291	1
Итого . . .	2 502 168	38 305	589 151	192 715	14

[1] Таблицы составлены по официальным статистическим данным о перевозках по воздушным линиям, идущим по указанным в таблицах маршрутам, хотя некоторые из этих линий имели своей начальной станцией центры, находящиеся за пределами Германии.

По каждому маршруту подытожена транспортная работа всех воздушных линий, идущих по данному маршруту. Подсчет сделан по данным «Revue Aéronautique Internationale», 1934, сентябрь, стр. 324—328.

Если сопоставить транспортную работу указанных выше наиболее транспортабельных международных (22 аэролинии) и внутригерманских маршрутов (14 аэролиний) с транспортной работой прочих воздушных линий, то окажется, что большинство работавших в 1933 г. германских воздушных линий менее всего занималось перевозочными операциями.

Транспортная работа германской воздушной сети в 1933 г.

Транспортная работа аэролиний	Налет (в *км*)		Пассажиры		Грузы		Почта	
	в тыс.	в %	абс. число	в %	в *т*	в %	в *т*	в %
Общий итог, в том числе	10 544,0	100,0	123 036	100,0	2 519,5	100,0	467,3	100,0
1) 10 международных маршрутов (22 аэролинии)	5 301,7	50,3	47 730	39,6	1 376,2	54,2	152,8	32,7
2) 10 внутригерманских маршрутов (14 аэролиний)	2 502,2	24,7	38 305	31,1	583,2	23,4	192,7	41,2
3) Остальные аэролинии (44 аэролинии) . . .	2 740,1	25,0	37,001	29,3	554,1	22,4	121,8	26,1

Как показывает эта таблица, для огромного большинства германских воздушных линий — все равно внутригерманских или международных, — работавших в 1933 г., транспортная работа была своего рода ширмой, прикрывавшей военностратегическое значение этих линий. Законсервированные (не работавшие в 1933 г.) воздушные линии можно считать стратегическим резервом в области оборудования территории Германии в авиовоенном отношении, так как строительство новых воздушных линий позволило создать на территории Германии необходимые для военной авиации посадочные площадки и аэродромы.

Необходимо отметить также линии, имеющие особо важное военное значение для агрессивных планов германского фашизма. Польские союзники последнего особо выделяют 6 воздушных линий, имеющих исключительно военностратегическое значение[1]:

1) Бреславль—Глейвиц (к границе с Польшей и Чехословакией),

2) Берлин—Гиршберг (к границе с Чехословакией),

3) Хемниц — Цвикау — Плауэн (к границе с Чехословакией),

4) Франкфурт—Фридрихсгафен (к границе с Швейцарией и Австрией),

5) Кельн — Констанца (к границе с Швейцарией),

6) Кельн—Аахен (к границе с Бельгией).

Кризис и связанное с ним уменьшение правительственных субсидий заставили дирекцию Lufthansa приспособиться к тя-

[1] «Lot Polski», 1934, № 1.

желым временем[1]. Кроме закрытия самых убыточных и малозагруженных линий была произведена жесткая рационализация административного аппарата, вызвавшая сокращение 28% служащих, 37,5% рабочих и 11,1% летного состава общества. Наконец были приняты меры по: 1) рационализации маршрутов и интенсификации движения, 2) специализации почтовых, грузовых и пассажирских рейсов, 3) комбинированию работы воздушных линий с другими видами транспорта, 4) установлению ночных полетов и т. д.

По первому пункту было произведено статистическое обследование работы линий, после которого именно и были закрыты наименее важные в военном отношении и наиболее убыточные и малозагруженные линии; на некоторых, наиболее важных, маршрутах (Берлин — Вена, Берлин — Кельн — Париж, Берлин — Кенигсберг и т. д.) уничтожены промежуточные остановки, удлинены перегоны и созданы «воздушные экспрессы», курсирующие по этим линиям сверх обычных пассажирских рейсов. Интенсификация движения по многим воздушным линиям была достигнута организацией рейсов дважды или трижды в день в различные часы. Иногда рейс второго самолета совершается по альтернативной трассе. Интенсификация движения сопровождалась специализацией рейсов на чисто грузовые, пассажирские и почтовые, помимо рейсов смешанной перевозки. Так, летом 1930 г. на воздушной линии Берлин — Париж совершались ежедневно три рейса: грузовой рейс во второй половине ночи через Франкфурт и два пассажирских рейса, один 3 часа спустя после другого, через Кельн.

Эта специализация существовавших до 1928 г. рейсов только «смешанной перевозки» на пассажирские, почтовые и грузовые рейсы вызвала увеличение почтовых и грузовых перевозок в 1929 г. Такие рейсы были созданы (по пониженным тарифам) по маршрутам из Берлина в Париж, Лондон, Копенгаген, Стокгольм и дали увеличение перевозки грузов с 122 *т* в 1928 г. до 277 *т* в 1929 г. и почты — с 56 *т* до 140 *т*, т. е. прирост перевозки грузов на 126% и почты — на 86%.

Специализация рейсов была увязана с работой других видов транспорта. Грузовые воздушные линии связаны с работой германских железных дорог. Последние берут на себя отправку и перевозку посылок из таких пунктов и по таким железным дорогам, которые не затрагиваются сетью Lufthansa. Таким путем каждый мелкий германский городок и каждое предприятие автоматически связаны с воздушной сетью и имеют выгоду скоростной воздушной связи с ближайшего аэродрома. В 1929 г. германские железные дороги перевозили воздушные грузы из 287 мест. Так как сеть Lufthansa в 1929 г. имела от 70 до 80 аэродромов, то по меньшей мере свыше 200 этих пунктов отправления ее не имели своих аэродромов. Пасса-

---

[1] «Flight», 21/III 1930; доклад Вронского в «Royal Aeronautical Society», 10/III 1930.

жирские перевозки также производятся комбинированно с железнодорожным транспортом. Любой пассажир самолета может в случае аварии или вынужденного перерыва рейса продолжать свое путешествие в вагоне первого класса к месту назначения по своему воздушному билету. Багаж пассажиров перевозится железной дорогой. С германскими пароходными обществами заключено соглашение, согласно которому по вызову с океанских пароходов организуются специальные рейсы для доставки пассажиров, едущих на пароходе, во внутренние районы Германии.

Наконец необходимо отметить предпринятое Lufthansa оборудование воздушных линий для ночных полетов, кроме уже оборудованных до этого линий Берлин—Кенигсберг и Берлин—Лондон. Ночные рейсы установлены в первую очередь для перевозки почты и грузов, приток которых, как рассчитывает Lufthansa, значительно увеличится благодаря сокращению времени перевозки.

Директор Lufthansa Вронский в своем докладе в Royal Aeronautical Society в марте 1930 г.[1] сообщает любопытные данные о факторах, влияющих на эксплоатацию линий Lufthansa. В то время как английскому тресту Imperial Airways и голландскому KLM удавалось сбалансировать дела так, что коммерческие доходы покрывали 50% оперативных (working) издержек, у Lufthansa коммерческие доходы покрывали менее 40% последних. Причиной, по мнению Вронского, является густота германской воздушной сети, т. е. густота аэродромов и посадочных площадок (70—80 аэродромов и посадочных площадок в 1929—1930 гг.), что вызывало увеличение расходов на обслуживающий различное оборудование персонал, занятый далеко не полное рабочее время, в то время как Imperial Airways и KLM, обладавшие весьма концентрированной воздушной сетью с немногими аэродромами, могли сэкономить на содержании персонала. В расходах Lufthansa отношение между постоянными (fixed) и текущими (liquid) расходами составит 55 : 45. Из всей суммы постоянных издержек расходы на обесценение и износ (obsolescence) составляли 50%, страховка самолетов, моторов, персонала и пассажиров — 10%, административные расходы — 6%. Из текущих расходов главной статьей являлись расходы по содержанию и перечистке самолетов и моторов, достигавшие 22% всей суммы текущих расходов.

Данные Вронского относятся к 1929 г., когда удары кризиса еще не были столь ощутительны. В период 1930—1932 гг. после прекращения грюндерства, сдачи на консервацию наименее загруженных линий и сокращения персонала германский транспорт стал работать более экономично.

По данным официальной германской статистики, баланс Lufthansa в 1930—1932 гг. складывался следующим образом[2].

---

[1] «German Commercial Transport», «Flight», 21/III 1930.
[2] «Luftwacht», 1933, июнь.

Доходы	1930 г.		1931 г.		1932 г.	
	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)
Летный доход	23,05	0,70	23,82	0,72	25,25	0,74
Приход от продажи летного материала	7,73	0,23	6,40	0,19	8,36	0,24
Разные	7,06	0,21	4,68	0,14	3,59	0,11
Итого	37,84	1,14	34,91	1,05	37,20	1,09
Субсидия	60,21	1,81	63,13	1,91	60,92	1,79
Сбор с отправлений и посылок	1,95	0,06	1,96	0,03	1,88	0,05
Всего	100	3,01	100	3,02	100	2,93
Субсидия (в тыс. марок) . . .	17 839		17 860		14 667	

Расходы	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)	В %	В стоимости 1 летного *км* (в марках)
Эксплоатационные расходы . .	76,16	2,29	72,59	2,19	61,87	1,81
Амортизация	18,19	0,55	21,77	0,66	28,45	0,85
Коммунальные расходы . . .	5,65	0,17	5,64	0,17	6,27	0,18
Всего	100	3,01	100	3,02	100	2,93

Эксплоатационные расходы на 1 летный *км* и доходность с 1 летного *км* в период 1928—1932 гг. изменялись следующим образом [1]:

	1928 г.	1932 г.	В %
Эксплоатационные расходы . .	2,55 марки	1,81 марки	—29
Доходность	0,60 »	0,74 »	+24

Влияние кризиса способствовало дальнейшей концентрации германской авиопромышленности и авиотранспорта. Фирма Юнкерса в 1932 г. снова прогорела. В кругах германского империализма, с негодованием смотревших на подрывную работу Юн-

[1] Ibidem.

керса (посредством организованных им за границей «национальных» обществ воздушных сообщений) и борьбу за границей с Lufthansa, решили прихлопнуть соперника. С этой целью Юнкерсу отказали в кредитах. После краха Юнкерса Lufthansa прибрала в свои руки часть заграничных филиалов Юнкерса, остальная часть прекратила свое существование.

Основным лейтмотивом воздушной политики германского империализма в годы борьбы против версальских ограничений (1926—1934 гг.) следует считать всемерные усилия его добиться полной отмены версальских запретов в «воздухе» и получить право иметь военную авиацию. При каждом удобном случае германский империализм предъявлял свои претензии на эту льготу, деятельно развивая свою гражданскую авиацию как резерв военной, как базу для развития военных воздушных сил, когда разрешение на таковые будет ему дано. Особенно характерно проявилась эта позиция германского империализма при обсуждении в 1932 г. в Лиге наций французского проекта об интернационализации гражданской авиации. Французский проект предлагал поставить гражданскую авиацию под контроль Лиги наций, чтобы устранить милитаризацию гражданской авиации и обезвредить ее как резерв военновоздушных сил. Германский империализм резко выступил против этого проекта, имевшего целью отнять у него возможность подготовиться к войне в воздухе, и выдвинул контрпроект о полном запрещении военной авиации или по крайней мере о распространении на гражданскую авиацию других государств тех же ограничений, которые после 1926 г. остались для германской гражданской авиации, в целях «равноправия». Конечно германское предложение было провалено, зато был провален и французский проект, а этого только и добивались германские делегаты в Лиге наций, менее всего склонные ставить развитие своей гражданской авиации под фактический контроль французского империализма.

Перерастание германской гражданской авиации в военновоздушные силы

Приход национал-социалистов к власти отметил новый период в развитии германской гражданской авиации, когда в связи с началом непосредственной подготовки германского империализма к войне и к интервенции против СССР гитлеровское правительство приступило к последовательному и постепенному превращению германской гражданской авиации в военновоздушные силы, отбрасывая с благословения многих английских «твердолобых» все запреты Версаля в этом направлении. Гражданская авиация используется при этом как база для формирования военновоздушных сил.

Организационным моментом этого перерастания гражданской германской авиации в военную явилось создание 30 января 1933 г. в Германии министерства авиации, не без основания

охарактеризованное германской авиационной прессой как «поворотный момент в истории германской авиации»[1]. Во главе нового министерства был поставлен вождь «дикого» крыла германских фашистов и «правая рука» Гитлера капитан Геринг, его помощником, статс-секретарем министерства, — один из директоров Lufthansa Мильх, начальником управления воздушного спорта —капитан крупнейшего в мире воздушного судна ДО-Х Христиансен, начальником управления морской авиации—известный летчик Гренау, совершивший в 1929 г. перелет в Америку через северную часть Атлантики (Исландию, Гренландию).

Это министерство существовало в зародыше уже несколько лет под видом департамента авиации при министерстве путей сообщения, имея незначительный штат сотрудников и сравнительно ограниченный по отношению к нынешним временам бюджет. В период 1926—1932 гг. в департаменте авиации работало в среднем 60 чиновников, и департамент расходовал в среднем 40—45 млн. марок в год, включая в эту сумму субсидии Lufthansa. С апреля 1934 г. новосозданном министерстве авиации работает около 900 чиновников и авиоспециалистов. Официальный бюджет министерства авиации в 1933—1934 гг. равнялся 78 млн. марок, в 1934—1935 гг. — 211 млн. марок, т. е. в 4½ раза выше бюджета нормального времени (1926—1932 гг.).

В качестве идеологического обоснования в глазах Европы этого нарушения версальских запретов была сфабрикована дикая антисоветская «утка» о полете «красных» аэропланов над Берлином, якобы разбрасывавших над столицей коммунистические листовки. «Утка» была восторженно одобрена наиболее авторитетными в мире экспертами по этой части — английской твердолобой прессой, печатавшей с невозмутимо серьезным видом пространные передовицы и телеграммы от «собственных корреспондентов» из Берлина о якобы летавших самолетах и требовавшей от германского фашизма недопущения подобных безобразий. В силу этого германское правительство обрело в себе силы на новый шаг и объявило о сформировании особой полицейской авиоэскадрильи для борьбы с полетами «красных» над Берлином, имевшей отнюдь не гражданский характер, так как она была вооружена пулеметами. Так была заложена первая организационная ячейка в создании военновоздушных сил Германии.

Новый период в развитии германской гражданской авиации начался с демонстративного вызова, брошенного германским фашизмом защитникам незыблемости Версаля, в форме полета германских самолетов во главе с Гитлером в апреле 1933 г. через Польский коридор. Известно, что Польский, иначе Данцигский, коридор с 1919 г. является запретной зоной для германских самолетов, что ввиду этого запрета например трасса линии Берлин — Кенигсберг была вынесена к северу, за пределы береговых вод Балтийского моря. Тем не менее о предстоящем

---

[1] «Luftwacht», 1933, февраль; ср. также «Les Ailes», 16/II 1933; «Aviation«, 1933, апрель.

полете Гитлера через Польский коридор было торжественно возвещено в германской печати задолго до полета. Таким образом этот перелет следует считать вызовом, брошенным защитникам Версаля, в частности Польше, и провокацией. Но польские пограничники на этот раз... «смолчали», и эскадрилья Гитлера пролетела над Данцигским коридором без обстрела, обычного в тех случаях, когда германский самолет, «заблудившись», переходил границу между Германией и Польшей: «пилсудские» министры уже тогда ориентировались на блок с фашистской Германией, направленный против СССР.

После декларирования в такой форме всему миру о «новых задачах» воздушной политики Германии гитлеровское правительство приступило к форсированию развития германской гражданской авиации, добиваясь скорейшего превращения ее в военно-воздушные силы, способные померяться с объединенным воздушным флотом трех крупнейших империалистических держав Европы — Англии, Франции и Италии.

В деятельности германского фашизма по созданию мощного военновоздушного флота можно отметить два этапа:

1. С момента прихода национал-социалистов к власти и до осени 1934 г. Это был период лихорадочной подготовки к созданию военновоздушного флота, построенного по новейшим образцам авиотехники. В этот период были реконструированы и расширены имеющиеся самолетостроительные заводы и построены новые, увеличено производство моторов и разработаны новые конструкции их. С лихорадочной быстротой был построен так называемый «предохранительный» военновоздушный флот, состоящий из самолетов всех типов, конструкции которых были разработаны германскими заводами к этому моменту, например «Гейнкель-70», «Юнкерс-52», «Дорнье-С-4» и «Дорнье-У» и т. д. Этот «предохранительный» флот считается в военных кругах германского фашизма недостаточным для решения «великой задачи» — разгрома объединенного англо-франко-итальянского воздушного флота. Цель его создания — и в этом германский фашизм до известной степени повторяет целевые установки предвоенного германского империализма в области морских вооружений (так называемая «идея риска», формулированная известным адмиралом Тирпицем) — дать правящим германским кругам достаточно сильное и мощное орудие войны, чтобы сделать любое нападение на Германию рискованным для противников.

По словам германского журнала «Neues Tagebuch», издаваемого германскими эмигрантами в Париже, «ради великой цели — окончательного довооружения в размерах, превосходящих все другие страны, — стоило потратить те несколько сот миллионов марок, которые понадобились для временного создания «предохранительного» флота из устаревших самолетов».

2. Период строительства мощного боевого германского флота из самолетов новейших типов и конструкций, часть которых известна (например «Юнкерс-Г-38», «Дорнье-ДО-F»), а часть засекречена. В резуль-

тате строительства германские воздушные силы должны резко превысить объединенные военновоздушные силы Англии, Франции и Италии. Численность своего боевого флота германский фашизм намерен довести до 20 тыс. самолетов. Их строительство началось с осени 1934 г., и к концу 1935 г., по подсчетам «Neues Tagebuch», «воздушные силы Германии должны превзойти соответствующие силы Англии, Франции и Италии вместе взятые».

Развертывание материальной базы современного самолетостроения — алюминиевой промышленности — дает веские доказательства, подтверждающие оценку численности военновоздушных сил германского фашизма. «Neues Tagebuch» на основе официальных и полуофициальных данных приводит следующие цифры потребления алюминия в Германии в 1932—1934 гг. (в тыс. *т*):

	1932	1933		1934
Германская продукция . . .	18,3	18,4	около	46,0
Ввоз	1,7	2,8		6,4
Из запасов	—	8,3	около	9,3
	20	29,5		61,7

Как показывают эти данные, потребление Германией алюминия в 1934 г. увеличилось более чем вдвое по сравнению с 1933 г. и более чем втрое по сравнению с 1932 г., который условно можно принять за год нормального, иначе сказать «мирного», потребления алюминия германской промышленностью.

Базируясь на данных о потреблении алюминия различными отраслями германской промышленности, «Neues Tagebuch» указывает, что «для мирных нужд рост потребления алюминия в 1934 г. примерно составлял около 10 000 *т*», что вместе с нормальным потреблением алюминия германской промышленностью (потребление алюминия в 1932 г.) составит общий итог потребления алюминия в 30 000 *т*.

«Остальная часть прироста потребления, а именно 31 700 *т*, была использована для военных целей, точнее, для авиации. Как германские авиозаводы использовали эти добавочные 31 000 *т* алюминия в 1934 г., установить нельзя. Но можно установить, что из этого алюминия можно было сделать. Для постройки тяжелого бомбовоза нужны 3 *т* алюминия. Для постройки истребителя — 1 *т*. Если увеличить это количество хотя бы наполовину (отходы при обработке и т. д.), то окажется, что из этой добавочной 31 000 *т* алюминия можно было построить 6 000—7 000 тяжелых бомбовозов, или 20 000 истребителей, или любую бомбинацию тяжелых, средних и легких самолетов (например 2 000 бомбовозов, 4 000 средних самолетов и 5 000 истребителей). Но речь идет о самолетах, построенных сверх того, что было построено в 1932 г. (и в 1933 г., когда потребление алюминия по сравнению с 1932 г. увеличилось на 50%. — *Н. П.*), так как самолеты в 1932 г. были построены из продукции (алюминия) того времени и запасов..

Потребление алюминия составляет ту базу, на которой развивалось германское авиостроительство в 1934 г. Но это лишь нача-

ло. «Алюминиевые предприятия» заявляют в своем отчете о дальнейшем повышении их продукции в течение 1935 г. Несмотря на то, что в 1934 г. по сравнению с 1932 г. они увеличили свою продукцию в 2½ раза, они сейчас заявляют: «Расширение и улучшение предприятий могли сказаться только постепенно. Их полное использование станет возможным только в начале второй четверти 1935 г.».

Данные о росте потребления алюминия в Германии в период 1933—1934 гг. приводят редакцию «Neues Tagebuch» к следующему выводу: «Вырисовывается картина чудовищных вооружений. Германский воздушный флот исчисляется не сотнями, но многими тысячами самолетов».

Военновоздушные силы Германии создаются из трех источников.

Первым является тайный самолето-моторный парк Lufthansa, достигавший еще в 1934 г., по подсчетам Э. Генри, 1 500 самолетов. Как указывает Э. Генри, «в течение четырех часов 1 500 самолетов Lufthansa могут быть превращены в 1 500 разведчиков и бомбовозов. И эти машины уже налицо. Они принадлежат тресту Lufthansa, т. е., иначе говоря, Герингу, чей помощник по министерству авиации в то же самое время является директором Lufthansa. Их водят пилоты, которые в качестве гражданских пилотов Lufthansa в течение ряда лет наспециализировались, как никто другой в мире, на полетах через иностранную территорию. Эти люди знают свой путь и его не забудут. Они накапливают опыт с каждым полетом».

Вторым источником для создания военновоздушных сил для Германии является производство самолетов для Германии за границей — в тех филиальных предприятиях германских самолетостроительных фирм, которые были экспортированы в период 1919—1932 гг. за границу — в Италию, Испанию, Швейцарию, Швецию, Данию, Голландию, Эстонию и т. д.

«Германские дизельсамолетные двигатели, — сообщает Э. Генри, — тысячами экспортируются в Италию, чтобы в один прекрасный день вернуться в Германию в виде готовой эскадрильи разведчиков».

Наконец третьим и самым важным источником развития германских военновоздушных сил является находящаяся на территории самой Германии автомобильная и авиастроительная промышленность. Как сообщает Э. Генри, «прежде всего автомобильная промышленность превращается в авиационную... За одну ночь после некоторого изменения в машинах автопромышленность можно легко превратить в промышленность авиационную. В этих условиях «Даймлер», «Бенц», «МБВ», «НАГ» и другие знаменитые германские автомобильные марки приобретают особое значение. Мощная германская электрическая промышленность производит аэропланные двигатели. Фирма «Сименс» на своих заводах установила трехсменную работу. Старые заводы самолетов, вроде Юнкерса, Дорнье, баварских самолетных заводов, цеппелиновых верфей в Гота, закрывшихся или ликвидированных, выра-

стают до гигантских размеров. Возникают новые заводы в Восточной Пруссии, близ Берлина в Иоганнестале, в Гамбурге, в Бремене, в Рейнской провинции, в Фридрихсгафене».

Данные Э. Генри относятся к началу 1934 г. В 1935 г., согласно подсчетам парижского журнала «Marianne», в Германии имелось 133 предприятия, работавших по заданиям министерства авиации, в том числе 47 предприятий, занятых строительством самолетов. 44 германских завода производят отдельные части самолетов, 18 заводов изготовляют моторы и отдельные части моторов, 6 заводов — вооружение для самолетов и воздушные бомбы, 22 предприятия — аэронавигационные приборы, 10 заводов — противовоздушное снаряжение и освещение для аэродромов, 11 — оборудование аэродромов и ангаров и т. д.

Согласно французским данным, на самолетостроительных заводах Юнкерса в Дессау работало в 1935 г. около 13 000 рабочих, не считая персонала на заводах Юнкерса в Кеттене (Ангальт) и Дрезден-Нейштадте (предприятия фирмы Ашберга). Производство самолетов развернуто в Лейпциге (фирма Альгемейне Транспортгезельшафт), в Берлине (фирма Фоке-Вульф), в Гамбурге (фирма Блюм и Фосс), в Киле (завод Охвальда), в Варнемюнде (фирма Гейнкель), причем в одном Варнемюнде занято 4—5 тыс. рабочих, и т. д.

Какова же численность самолето-моторного парка «гражданской» авиации Германии? Официальные справочники скромно исчисляют самолетный парк Lufthansa в 1935 г. в количестве около 205 самолетов [1]. Как показывают вышеприведенные данные о потреблении алюминия и работе самолетостроительных заводов, эта цифра является фикцией. Член английского парламента Дороти Вудман в своей работе «Воздушный флот Гитлера в боевой готовности», изданной весной 1935 г. в Париже, исчисляет производственную мощность германской авиопромышленности в 416 легких самолетов (истребителей) в месяц. Согласно расчетам Вудман, кстати сказать, ошибочно считающей, что форсированное массовое производство самолетов началось в Германии лишь с 1 июля 1934 г., в период июля 1934 г. — апреля 1935 г. германская авиопромышленность создала 4 160 самолетов. Учитывая рост потребления алюминия и развертывания авиопромышленности, можно считать расчеты Вудман преуменьшенными. Рост потребления алюминия в 1934 г., когда $^2/_3$ потребления (40 000 *т*) пали на заводы, находящиеся на германской территории, и в 1935 г., когда производственная мощность алюминиевых заводов еще более возросла, показывает, что к концу 1935 г. самолетный парк германского фашизма может быть исчислен в 10 000—15 000 бомбовозов (принимая бомбовоз за условную единицу).

Этот самолетный парк хранится, как показывают сообщения иностранной печати о строительстве подземных ангаров, либо под землей, либо в разобранном виде (склады самолетных частей и моторов, разбросанные по территории Германии). Европейская

---

[1] «Flight», 15/VIII 1935, стр. 191.

и американская печать в 1934—1935 гг. не устает печатать сообщения о строительстве подземных ангаров. Склады самолетных частей менее обращают на себя внимание «любопытных», но можно с уверенностью предположить, что германский фашизм в течение максимум двух недель с момента фактического начала войны сумеет выставить грандиозный воздушный флот, обеспечивающий Германии возможность разгромить воздушный флот Англии, Франции, Италии и мелких европейских стран.

Одновременно с созданием мощного военного воздушного флота развертывается подготовка германской территории к войне в воздухе, выражающаяся в усиленном строительстве аэродромов и посадочных площадок. Согласно последним данным, в 1935 г. в Германии имеется 258 аэродромов и посадочных площадок (261 по подсчетам Д. Вудман). Эта цифра значительно преуменьшена. На самом деле еще в 1931 г., по подсчетам английского журнала «Flight», в Германии имелось 275 аэродромов и посадочных площадок, а в 1934 г. было закончено строительство 437 новых аэродромов, не считая военных, являющихся, судя по описаниям иностранной печати, мощными воздушными базами (с ремонтными мастерскими, складами горючего и смазочного и т. д.) для стационирования и снабжения германского военновоздушного флота. Такие военные аэродромы выстроены в Целле (близ Ганновера), Кельне, Франкфурте-на-Майне, в Штутгарте, Нейруппине, Фрейбурге, Эссене, Мюнстере, Гамбурге, Дессау, Котбусе, Лыке (Восточная Пруссия) и других местах. Более подробный список германских военных и гражданских аэродромов вследствие засекреченности строительства наземных и подземных баз для военновоздушных сил привести нельзя.

Понятно, что большинство таких военных аэродромов и воздушных баз, где дислоцированы штабы военновоздушных сил, строятся в непосредственной близости к западной и юго-восточной границам. Воздушные базы на западной границе созданы в: 1) Ганновере, находящемся на расстоянии 800 *км*, или 2 часов полета, от Манчестера, 2) Мюнстере — на расстоянии 620 *км*, или 1 часа 31 минуты полета, от Шеффильда, 3) Кельне — на расстоянии 500 *км*, или 1 часа 15 минут полета, от Лондона, 4) Франкфурте-на-Майне — на расстоянии 500 *км*, или 1 часа 15 минут полета, от Парижа, 5) Штутгарте — на расстоянии 500 *км*, или 1 часа 15 минут полета, от Парижа и 365 *км*, или 55 минут полета, от Милана, 6) Мюнхене — на расстоянии 700 *км*, или 1 часа 45 минут полета, от Рима, 7) Нюренберге — на расстоянии 390 *км*, или 59 минут полета, от Праги, 8) Дрездене — на расстоянии 120 *км*, или 18 минут полета, от Праги, 9) Магдебурге, 10) Веймаре, 11) Бреславле, 12) Берлине, 13) Киле, 14) Штеттине, 15) Кенигсберге, также на островах Боркум и Сильт.

Запасные или вспомогательные площадки создаются преимущественно в горных районах, где гористая местность позволяет устроить засекреченные подземные аэродромы.

В апреле 1935 г. территория Германии была разбита на 6 авиационных округов, и наиболее надежная в глазах фашистов часть

гражданских летчиков Lufthansa надела военную форму и получила военные чины.

Не менее усиленно идет формирование летных кадров. Уже в 1928—1929 гг. в системе национал-социалистских штурмовых отрядов появились первые летные отряды «националь-социалистише флигеркор», получавшие субсидии от правительства, и широко развернута сеть аэроклубов, школ спортивной и гражданской авиации, существовавшая благодаря субсидиям от правительства, германских городов и «земель». Вскоре после прихода фашистов к власти, а именно 25 марта 1933 г., аэроклубы и летно-спортивные союзы были объединены в мощный Германский союз спортивной авиации (Reichs Luftsport Verband), черпавший кадры инструкторов из национал-социалистского летного корпуса и наиболее надежных пилотов Lufthansa.

Германский союз спортивной авиации имеет 16 областных организаций. Его члены обязаны пройти летно-спортивное обучение, в программе которого имеются специальные курсы: «спортивная стрельба из пулеметов», «спортивное бомбометание» и т. д.

Параллельно был создан Имперский союз противовоздушной обороны, организовавший свои низовые ячейки во всех городах и местечках Германии. В июне 1935 г. правительство ввело всеобщую трудовую повинность по противовоздушной обороне.

Понятно, что эти огромные воздушные вооружения и последовательное превращение гражданской авиации в военновоздушные силы были оценены в странах Европы как непосредственная подготовка германского фашизма к новой мировой войне. Усиленное развитие германским фашизмом воздушных вооружений привело к знаменательным сдвигам в международных отношениях, ибо даже часть тех политических кругов Англии, которые смотрели сквозь пальцы на германские вооружения в расчете на то, что Гитлер выберет направление своего удара на восток — против СССР, — часть этих политических деятелей в конце концов почувствовала, что сама Англия может явиться объектом империалистических покушений германского фашизма.

Воздушные вооружения гитлеровцев вызвали известное заявление Болдуина 31 июля 1934 г. о том, что «граница Англии, с тех пор как завоеван воздух, находится не в Дувре, а на Рейне». Это предостережение впрочем не помогло, ибо, согласно заявлению Гитлера в марте 1935 г. бывшему английскому министру иностранных дел Саймону, германский воздушный флот уже стал равен по силе английскому, вернее, значительно сильнее последнего.

Воздушная экспансия Германии

Развитие германской воздушной экспансии в период 1919—1934 гг. немыслимо рассматривать изолированно от основных тенденций развития германской гражданской авиации и воздушной политики Германии в эти годы.

Основным, предопределяющим своеобразие этой экспансии, моментом следует конечно считать Версальский договор. Этапы

развития германской воздушной экспансии довольно четко можно проследить по этапам развития гражданской авиации внутри самой Германии, что ясно подчеркивает обусловленность германского воздушного грюндерства за границей последовательными изменениями основных задач и тенденций международной политики германского империализма.

Версальский договор, предопределивший на многие годы вперед специфику развития германской гражданской авиации, предопределил вместе с тем и специфику германской воздушной экспансии как в отношении характера, так и в отношении размещения германского воздушного грюндерства за пределами Германии. Особенности германского воздушного грюндерства за границей заключались в том, что в силу отсутствия собственных колоний и неравноправного положения Германии германская воздушная экспансия в первые годы после войны резко отличалась от воздушной экспансии Англии и Франции, имея «служебный» характер. В результате Версальского договора германский империализм начал создавать свои «колониальные» воздушные линии не как орудие господства и подчинения себе колониальных стран, а как орудие проникновения в неподвластные и независимые от него, но зависимые и полузависимые от других империалистических государств страны. Поэтому задачей германской воздушной экспансии в этих странах было главным образом создание исходных позиций, своего рода плацдарма для более развернутого проникновения германского империализма, когда неравноправность будет ликвидирована и Германия займет «подобающее себе» по мощи и силе место в концерте империалистических держав. Германская воздушная экспансия, выражаясь империалистическим языком, создавала прежде всего «германские интересы» в зависимых и полузависимых от других государств странах, для того чтобы использовать эти интересы для более развернутого внедрения германского империализма, когда наступят «лучшие времена». В этом заключалось своеобразие германской воздушной экспансии, отличавшее ее от воздушной экспансии Англии и Франции. Но эта экспансия привела постепенно к вмешательству Германии в борьбу за господство на мировых воздушных путях будущего. С 1926 г. германский империализм в своей воздушной экспансии стремится к мировому господству в воздухе не менее жадно, чем более счастливые соперники — Англия, США, Италия и т. д. С 1933 г. эта борьба с его стороны принимает столь же агрессивно-империалистический характер, как борьба Англии, США, Италии и т. д.

В отношении размещения германского воздушного грюндерства за границей влияние Версаля обнаруживается не менее четко. Воздушная экспансия в первые годы после войны ограничивалась в основном рамками Европы и в частности теми европейскими странами, которые в силу различных соображений соглашались допустить на своей территории развитие германского воздушного грюндерства в форме создания «националь-

ных» обществ воздушных сообщений. С 1923 г., т. е. с момента создания Deutscher Aero Lloyd, эта форма экспансии развертывается в колониальную воздушную экспансию, правда, смягченного характера ввиду неравноправного положения Германии по сравнению с колониальной воздушной экспансией Англии, Франции, США и т. д., проникая в страны Азии и Южной Америки. С 1926 г., после ослабления ограничений Версаля, начинается активизирование германской воздушной экспансии в Азии и Южной Америке. Германский империализм снова ищет для себя место под солнцем в концерте других империалистических держав и активно борется за утверждение на мировых воздушных путях будущего.

С 1933 г., после прихода гитлеровцев к власти, германская воздушная экспансия в странах Азии и Южной Америки приобретает явно агрессивный характер, становясь одним из слагаемых в провокации новой империалистической войны, организуемой германским империализмом.

Воздушная экспансия Германии началась в период 1919—1923 гг. в форме экспорта германских авиастроительных фирм и создания «национальных» обществ за границей. Географические направления этой экспансии были определены постановлением «конференции послов» Антанты о недопущении германских самолетов на территорию государств Антанты и их союзников и вассалов. Совершенно ясно поэтому, что германская воздушная экспансия развивалась в первую очередь в нейтральных во время войны 1914—1918 гг. (Голландия, Швейцария) или дружественных Германии (Швеция) странах. Помимо этого искушению освоить созданные германским авиастроением конструкции подпали и такие страны, как Италия, США, участвовавшие в войне 1914—1918 гг., скупавшие патенты германских авиоконструкторов. Более мелкие, как Латвия, Финляндия, Австрия, Венгрия, охотно соглашались участвовать в организации предлагаемых германскими фирмами «национальных» обществ воздушных сообщений, стремясь обзавестись новыми средствами транспортирования в качестве базы для развития своих военновоздушных сил, организация которых к тому не требовала от них особых затрат. Воздушная экспансия Германии началась с создания в Эстонии в 1921 г. фирмой Юнкерса «национального» эстонского общества воздушных сообщений Aeronaut. В январе 1923 г. фирма Юнкерса создала «национальное» венгерское общество воздушных сообщений Aeroexpress. В мае 1923 г. та же фирма Юнкерса создала «национальное» австрийское общество воздушных сообщений Oesterreichischer Luftverkehr, в декабре 1923 г.— финляндское «национальное» общество воздушных сообщений Aero.

Деятельность этих обществ в первые годы после их создания главным образом выражалась в пропаганде воздушного транспорта, авионизации населения и организации случайных рейсов. Строительство регулярных воздушных линий этими обществами началось значительно позже.

Параллельно и конкурируя с фирмой Юнкерса, развивал воздушную экспансию Deutscher Aero Lloyd, создавший «национальные» общества воздушных сообщений в Албании, Испании и т. д. В общем можно сказать, что существующая сейчас воздушная сеть таких европейских стран, как Швеция, Финляндия, Эстония, Латвия, Венгрия, Швейцария, Испания, либо создана при значительном участии германского капитала, либо является фактически германской воздушной сетью, находящейся за границей.

Не останавливаясь на работе и размещении воздушных линий в этих странах, мы отметим, что первое, по хронологии возникновения, с е в е р н о е направление германской воздушной экспансии в такие страны, как Латвия, Эстония, Финляндия, Швеция, Норвегия, было использовано германским империализмом для создания опорных баз, исходных позиций, одним словом, «германских интересов», для более развернутого внедрения в эти страны германского империализма, когда для последнего настанут «лучшие времена». После прихода гитлеровцев к власти германские воздушные интересы в этих странах стали на фоне агрессивных устремлений германского империализма одним из рычагов для включения этих стран в зону германского влияния. Сейчас в этих странах германский империализм ведет ожесточенную конкурентную борьбу с английским и французским влиянием, стремясь сделать эти страны своими «спутниками» и своим орудием в организации новой империалистической войны и в частности интервенции против СССР.

Необходимо отметить, что весной 1935 г. Deutsche Lufthansa удалось заключить соглашение с правительством Норвегии об организации Норвежского авиационного общества. Это общество должно организовать воздушное сообщение на гидросамолетах вдоль южного и западного побережий Норвегии между Осло и крупнейшими норвежскими портами.

В результате этого соглашения германский фашизм создает цепь опорных воздушных баз на Северном море и вблизи Кольского полуострова, имеющих крупное стратегическое значение.

Еще более значительными и интересными для понимания основных тенденций и устремлений германского империализма в области внешней политики являются другие географические направления германской воздушной экспансии: 1) ю г о-в о с т о ч н о е, при помощи которого германский империализм стремился проложить себе дорогу на Дальний Восток и захватить в свои руки кратчайшие воздушные пути между Европой и странами Дальнего Востока, и 2) ю г о-з а п а д н о е, при помощи которого германский империализм пытался утвердиться на важнейших воздушных путях между Европой и южноамериканскими странами, где имеется около двух десятков миллионов немецких эмигрантов, значительная часть которых не порвала с германским «фатерландом» и сохраняет двойное подданство.

Германская воздушная экспансия по этим направлениям началась в период 1923—1925 гг. с создания опорных точек и баз

в странах Европы, Азии и Америки в виде «национальных обществ» воздушных сообщений, создававших здесь «германские интересы». Попытки создания мировых воздушных германских магистралей, целиком и полностью принадлежащих германскому империализму, до 1931—1932 гг. заканчивались провалом в силу конкуренции и противодействия Англии, Франции, США. Но в последние годы здесь опять-таки заметен перелом, аналогичный перелому в развитии гражданской авиации в самой Германии.

Германская воздушная экспансия на юго-восток имела своей задачей создание великой воздушной магистрали Берлин—Шанхай (Бейпин) — Токио. Разрешение этой задачи, судя по проектам германских авиационных кругов, проектировалось[1]:

1) через Турцию, Иран, Афганистан, Китайский Туркестан (Синьцзян), китайские провинции Ганьсу, Шенси, Шанси до Бейпина и дальше — в Токио;

2) через Турцию, Иран, Афганистан, Индию, Тибет и южные провинции Китая до Шанхая.

Германская воздушная экспансия испробовала в период 1926—1928 гг. все эти направления для организации чисто германской воздушной магистрали между странами Европы и Дальнего Востока, но попытки организации чисто германской воздушной магистрали монополистического характера по любой из этих трасс потерпели неудачу.

Организация воздушной магистрали по южному варианту— через Турцию, Иран, Афганистан, Индию, Тибет, южные провинции Китая — оставалась долгое время пожеланием германского империализма, так как Турция после короткого опыта в конце концов отказала в концессии германским фирмам на организацию «национального» турецкого общества воздушных сообщений по своей территории. Точно так же английское правительство до 1935 г. отказывалось предоставить германским воздушнотранспортным обществам право перелета через территорию Индии. Германская воздушная экспансия в Албанию, где германские авиационные фирмы одно время ухитрились создать «национальное» албанское общество воздушных сообщений Adria Aero Lloyd в качестве опорной точки для организации южного варианта дальневосточной германской воздушной магистрали, была ликвидирована Тиранским договором 1927 г., включившим Албанию в зону влияния Италии.

Попытка германского империализма утвердиться в Иране, где фирма Юнкерса организовала воздушные линии: 1) Тегеран—Пехлеви длиной 309 *км*, 2) Тегеран—Тавриз длиной 500 *км* и 3) Тегеран—Хамадан—Керманшах—Карширин длиной 578 *км*, также закончилась неудачей: иранская воздушная сеть германского империализма прекратила свое существование после краха фирмы Юнкерса в 1932 г., и Deutsche Lufthansa не смогла до сих пор восстановить эту сеть, а тем самым и «германские интересы» в Иране.

---

[1] «Zehn Jahre» S. 21.

В 1935 г. Deutsche Lufthansa, согласно сообщениям иностранной печати [1], удалось заключить соглашение с Imperial Airways об организации воздушного сообщения Берлин—Шанхай через Египет и Индию по трассе английской дальневосточной магистрали. Этот маршрут Deutsche Lufthansa намерена эксплоатировать совместно со своим китайским филиалом Eurasia Aviation Corporation. В связи с этим германское правительство летом 1935 г. произвело нажим на Грецию с целью добиться от греческого правительства концессии на продолжение германской воздушной линии Берлин—Вена—Будапешт—Белград—София—Салоники—Афины через Крит и другие греческие острова Эгейского моря до Египта.

В свете устремлений германского империализма на Дальний Восток весьма знаменательна попытка германской воздушной экспансии создать «германские интересы» в Китае в форме организации «национального» китайского общества воздушных сообщений Eurasia Aviation Corporation. В 1931 г. европейская печать [2] сообщила, что германские капиталистические круги получили от национального правительства концессию на перевозку почты по воздуху из Германии (т. е. из Европы) в Китай. Созданная для реализации этой задачи Eurasia Aviation Corporation пыталась в 1931 г. организовать воздушные рейсы из Германии в Китай, минуя СССР, по трассе Иран (пользуясь воздушной сетью, созданной здесь Юнкерсом) — Афганистан — Китайский Туркестан (Синьцзян) — провинции Ганьсу — Шенси — Шанси — Бейпин. Самолеты Eurasia Aviation Corporation форсировали одну из труднейших в мире трасс, так как путь через Афганистан лежал по узкому и крайне трудному в смысле условий полета коридору между горными хребтами Памира с севера и Гималаями и цепями Тибета с юга. Германские летчики «пробивались» по этому коридору, но, после того как два самолета Eurasia Aviation Corporation, сделавшие вынужденную посадку на территории Китайского Туркестана (Синьцзяна), были захвачены «китайскими бандитами» и компания была принуждена уплатить последним обильный выкуп за возврат почты, грузов, экипажа и самолетов [3], рейсы Берлин—Китай по этой трассе прекратились. Eurasia Aviation Corporation после этого занялась организацией воздушных линий в самом Китае, успешно конкурируя в этой области с американскими (China Aviation Corporation) и японскими авиотранспортными предприятиями. В период 1932—1933 гг. ею были созданы воздушные линии: 1) Лоянь — Бейпин, по которой зимой 1934 г. совершались раз в 14 дней два рейса, и 2) Шанхай — Нанкин — Лоянь — Сианьфу — Ланчжоу — Суджоу — Хами — Урумчи (главный город Китайского Туркестана). По этой трассе зимой 1933/34 г., как можно судить по имеющимся в печати данным [4], самолеты компании

---

[1] «Aerotecnica», 1935, май, стр. 558.
[2] «Flight», 21/III 1931, p. 331.
[3] «Flight», 17/VI 1931, p. 702.
[4] «Reichs Luftkursbuch», зима 1933/34, изд. 26-е, стр. 102—103.

совершали рейсы каждую неделю до Ланчжоу по маршруту протяжением 1 525 *км*. Западное продолжение этой магистрали от Ланчжоу идет большую часть пути вдоль старинного караванного тракта по малоисследованной горной провинции Западного Китая Ганьсу вплоть до столицы Китайского Туркестана Урумчи, где трасса полета на протяжении свыше тысячи километров идет на средней высоте 1 000—1 500 *м*, поднимаясь временами (у Сулусиня) выше 2 тыс. *м* над уровнем моря.

Территория Китайского Туркестана зимой 1933/34 г. стала ареной ожесточенной борьбы между отрядами китайских войск нанкинского правительства, отрядами генерала Ма Чжу-ина, наемника английского империализма, и отрядами дунган, повидимому находившимися на содержании у Японии и организованными японскими офицерами. Поэтому Eurasia Aviation Corporation временно отказалась от организации рейсов от Лояня до Урумчи, переходившего зимой 1933/34 г. из рук в руки, хотя из сообщений иностранной авиационной печати известно, что она проектирует довести трассу этой транскитайской воздушной магистрали к границам СССР, до Чугучака (против м. Бахты в северо-восточной части Казакстана).

Германская воздушная экспансия на юго-запад с целью организации трансатлантической германской воздушной магистрали началась с организации в 1922/23 г. «национального» общества воздушных сообщений в Колумбии (Южная Америка) Sociedad Colombo-Allemana de Transportes Aereos, получившего широкую известность в международной авиационной литературе и в нашей авиационной печати под названием СКАДТА. Общество СКАДТА было первой после войны попыткой проникновения германского империализма в страны Южной Америки и создания в них «германских воздушных интересов». СКАДТА организовала в Колумбии сеть местных воздушных линий, которые работали на основе капиталистической самоокупаемости, без субсидий (по крайней мере явных) германского империализма. Деятельность СКАДТА долгое время (1924—1932 гг.) усиленно рекламировалась иностранной авиационной печатью как пример воздушнотранспортного общества, сеть которого работает без субсидий, как пример возможности существования в капиталистических странах «рентабельного» воздушнотранспортного предприятия.

Действительно, воздушные линии СКАДТА, проходившие по бездорожным районам и сокращавшие время передвижения с 8—12 дней до 8 часов (воздушная линия Баранкилла—Жирардот—Богота вдоль реки Магдалены длиной 650 миль), судя по отчетам СКАДТА, работали на основе капиталистической самоокупаемости, но это происходило только потому, что линии СКАДТА вели работу в бездорожных районах, лишенных других средств сообщения кроме лодки и вьючного гужа на мулах, и СКАДТА могла устанавливать тарифы по действительной себестоимости воздушной перевозки, не учитывая железнодорожных, пароходных и тому подобных тарифов.

Свои воздушные линии СКАДТА организовывала почти исключительно по бездорожным районам, где не было механического транспорта, и в силу этого можно было драть с клиентов любую цену за перевозку. В 1933—1935 гг. СКАДТА эксплоатировала линии:

Баранкилла — Картагена — Маганге — Эль-Банко — Гамарра—Вильчес—Бермеха—Пуэрто-Беррио—Паланкеро (Богота)—Жирардот длиной 588 миль (линия по реке Магдалене).

Баранкилла—Картагена длиной в 75 миль (Атлантическая линия),

Пуэрто—Беррио—Меделлин—Кибдò—Кали длиной 307 миль.

Буэнавентура—Андагойа—Кибдò—Маделлин длиной 382 мили.

Буэнавентура—Гуапп—Тумако длиной 206 миль.

Меделлин—Паланкеро—Богота длиной 194 мили (Трансандская линия).

В период 1925—1929 гг. компания СКАДТА предприняла неоднократные попытки организовать воздушные линии из Колумбии к Панамскому каналу. Но «в течение 3 лет Соединенные штаты отказывали этой компании в разрешении производить высадку в зоне Панамского канала, который, будучи точкой пересечения пароходных линий, является необходимой базой для всякой воздушной линии, оперирующей в этом районе. Военный департамент Соединенных штатов твердо решил не допускать к Панамскому каналу иностранные аэропланы [1].

Любопытно отметить, что деятельность СКАДТА получала поддержку почтового ведомства Великобритании, а также других стран, заключивших со СКАДТА договоры о перевозке почты и старавшихся сделать общество СКАДТА своего рода препятствием для воздушной экспансии США в странах Южной Америки.

В 1931 г. компания СКАДТА пережила серьезный кризис повидимому вследствие сокращения тайных субсидий от германского правительства, в связи с чем в авиационной печати проскользнули сообщения, что компания СКАДТА скуплена американскими «интересами», стоящими за органом воздушной экспансии США Pan American Airways [2]. Но повидимому американскому капиталу удалось захватить в свои руки не всю компанию СКАДТА целиком, а только лишь 84,42% [3] акций, так как до 1934 г. юридическим адресом СКАДТА является ее берлинский адрес — Berlin W. 35, Schöneberger Ufer, 35.

Кроме Колумбии германскому империализму удалось одно время утвердиться еще в Боливии, где в 1925 г. Deutsche Aero Lloyd создала «национальное» общество воздушных сообщений Lloyd Aereo Boliviano, организовавшее в бездорожных районах Боливии обширную сеть воздушных линий протяжением около 3 765 *км*. В период кризиса Lloyd Aereo Boliviano повидимому бы-

---

[1] *Людвелл Денни*, Америка завоевывает Британию, Гиз, 1930, стр. 342.
[2] «Flight», 24/VII 1931, p. 735.
[3] «Flight», 15/VIII 1935, стр. 177.

ло скуплено американским капиталом, и германская воздушная экспансия в страны Южной Америки потеряла одну из своих опорных баз.

Третьей и последней базой германской воздушной экспансии в страны Южной Америки явилось созданное в 1924 г. в Бразилии «национальное» общество воздушных сообщений Kondor Syndicat, имевшее своей задачей наладить воздушные перевозки почты и грузов из стран восточного побережья Южной Америки в США через Колумбию, зону Панамского канала, страны Центральной Америки и Мексику.

Обществу пришлось отказаться от осуществления намеченной задачи вследствие энергичного противодействия правительства США. Потерпев неудачу в попытках прорваться к Панамскому каналу и наладить германскую воздушную магистраль между США и странами Центральной и Южной Америки, Kondor Syndicat перенес свою деятельность в бездорожные районы Бразилии, пытаясь наладить воздушное сообщение: 1) между странами, лежащими вдоль восточного побережья Южной Америки, и 2) между странами Южной Америки и Европой.

В осуществление первой задачи Kondor Syndicat создал сеть местных бразильских линий, которые должны были явиться подъездными воздушными путями к проектировавшейся германской трансатлантической магистрали США: Бразилия—Уругвай—Аргентина (Нью-Йорк—Буэнос-Айрес). В 1933—1934 гг. эта сеть состояла из следующих воздушных линий:

1. Северная магистраль: воздушная линия Рио-де-Жанейро—Виктория—Каравеллас—Бельмонте — Иллеос — Багиа — Аракаджу — Пенедо — Масейо — Ресифе — Хоао-Пессонья — Наталь длиной около 2 405 *км*.

2. Южная магистраль: воздушная линия Рио-де-Жанейро—Сантос — Паранагуа — Сан-Франциско — Флорианополис — Порто-Аллегре длиной около 1 415 *км*.

3. Магистраль Матто Гроссо: воздушная линия Рио-де-Жанейро — Сан-Паоло — Пирасикаба — Бауру — Линс — Пеннаполис — Аракатуба — Трес-Лагоас — Кампо-Гранде — Акидауана — Миранда — Корумба — Порто-Жоффре — Куйаба длиной 2 245 *км*.

4. Воздушная линия Сан-Паоло — Капао Бонито — Куритиба длиной 370 *км*.

Эти воздушные линии обслуживают бездорожные районы Бразилии, связывая ее столицу Рио-де-Жанейро с наиболее крупными местными центрами. Северная и южная магистрали создают воздушное сообщение по побережью Бразилии — вдоль побережья Атлантического океана длиной свыше 3 800 *км*.

Однако Kondor Syndicat не удалось добиться организации воздушных сообщений между Бразилией, Уругваем и Аргентиной, так как Pan American Airways в период 1930—1931 гг. успела добиться от правительств этих государств концессии на органи-

зацию воздушных сообщений вдоль Атлантического побережья со странами Центральной Америки и США.

Работа воздушных линий Kondor Syndikat в 1933 г. характеризуется следующими цифрами [1]:

Название линий	Налет (в *км*)	Пассажиры (абс. ч.)	Багаж (в *км*)	Почта (в *км*)	Грузы (в *км*)
1. Рио-де-Жанейро — Наталь .	253 240	1 190	19 439	9 500	3 792
2. Рио-де-Жанейро — Порто-Аллегре	290 390	1 851	31 788	16 066	9 468
3. Сан-Паоло — Камно-Гранде — Куйаба	123 608	489	7 824	2 635	1 427
И т о г о по регулярным рейсам	667 238	3 530	59 051	28 201	14 687
Нерегулярные рейсы .	216 005	1 895	5 029	—	968
	883 243	5 425	64 080	28 201	15 655

Aero Lloyd Iguassú (принадлежность точно неизвестна)

Сан-Паоло — Куритиба

Регулярные рейсы . . .	64 260	197	1 749	207	2 074
Нерегулярные рейсы .	18 265	379	219	—	—
	82 525	576	1 968	207	2 074

Созданием Kondor Syndicat, СКАДТА и Lloyd Aereo Boliviano германская воздушная экспансия подготовляла почву для разрешения своей основной задачи — организации германской трансатлантической воздушной магистрали. Помимо создания сети воздушных линий в южноамериканских республиках вдоль побережья Атлантики германским империализмом была начата постройка подъездных путей из Берлина (Центральной Европы) к европейскому побережью Атлантики. Для этой цели германский империализм создал в Испании «национальное» общество воздушных сообщений — Union Aereo Espanola, организовавшее вместе с Deutsche Lufthansa и швейцарскими (вернее, германскими) обществами Ad Astra Aero и Balair воздушную магистраль Берлин — Лозанна — Марсель — Барселона — Мадрид длиной 2 108 *км* с продлением ее из Мадрида в Севилью (длиной 400 *км*) и Лиссабон (длиной 500 *км*), т. е. на побережье Атлантического океана.

Таким образом строительство германской трансатлантической воздушной магистрали было начато с постройки германских воздушных линий к берегам Атлантического океана.

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1934, сентябрь, стр. 336.

Утвердившись в Испании и в странах Южной Америки, германский империализм вступил в ожесточенную борьбу с французским за получение концессий на перевозку почты из Бразилии и Аргентины в Европу. Борьба, разгар которой падает на 1927—1929 гг., закончилась поражением германского империализма, так как концессию удалось получить французской компании Aéropostale (см. гл. III). Тем не менее, опираясь на свои линии в Бразилии (Kondor Syndicat) и Испании, германскому империализму удалось создать свою собственную трансатлантическую воздушную магистраль для конкуренции с французами [1]. Перевозки почты по германской трансатлантической магистрали происходили следующим образом: почта из Берлина шла на самолетах до Севильи, где перегружалась на гидросамолет, доставлявший ее на Канарские острова. От Канарских островов почта шла на быстроходных пароходах до Наталя, где перегружалась на самолеты Kondor Syndicat, доставлявшие ее по линиям Kondor Syndicat в крупнейшие центры Бразилии.

Таким образом германской воздушной экспансии удалось организовать воздушную магистраль, которая превосходит сейчас по скорости доставки почты французскую трансатлантическую магистраль и является серьезным конкурентом ее.

В 1931 г., после краха Aéropostale, Lufthansa предложила Aéropostale организовать работу трансатлантической магистрали на совместных началах. Французское правительство после двухлетнего «изучения» вопроса весной 1934 г. прервало переговоры, что вызвало ожесточенную конкурентную борьбу между французским и германским империализмом за господство на воздушных путях через Южную Атлантику.

Так как эта борьба развертывается в первую очередь за скорость и регулярность доставки почты из Европы в страны Южной Америки, германский империализм зимой 1933/34 г. оганизовал несколько пробных почтовых рейсов через Атлантический океан на самолетах по следующему маршруту: Берлин (или Штутгарт)—Кадикс—Рио-де-Оро—Батхерст (Гамбия). Далее от Батхерста германские самолеты шли через Атлантический океан до Наталя (Южная Америка), базируясь на крейсировавший посреди океана пароход «Вестфален», являвшийся для них плавучим аэродромом, складом горючего и смазочного и т. д. Рейсы закончились благополучно, и в иностранной авиационной печати появились сообщения о том, что с мая — июня 1934 г. в воздушных перевозках примет участие цеппелин, который будет курсировать между побережьем Испании и Наталем.

Пробные рейсы цеппелина по этому маршруту действительно состоялись летом 1934 г., но они имели нерегулярный, почти эпизодический характер. За 1934 г. можно насчитать всего несколько рейсов. Основная задача конкурентной борьбы пала на долю самолетов Lufthansa, курсировавших через Атлантический океан,

---

[1] «Aéroplane», 22/III, 8—15/IX 1933; «Aviation», 1933, июль; «Flight», 31/VII 1933; «Les Ailes», 15/III 1934.

базируясь в снабжении горючим на пароход-авиоматку «Вестфален», к которому осенью 1934 г. присоединился в качестве запасной авиоматки дизельмоторный пароход «Швабенланд». На этом пароходе была установлена катапульта, выбрасывающая посредством сжатого до 160 *at* воздуха груз в 14 *т* с начальной скоростью 150 *км* в час. Одновременно осенью 1934 г. в Севилье началось строительство ангара и причальной мачты для цеппелинов.

В 1935 г. Германия приняла энергичные меры для борьбы с французской конкуренцией. 13 апреля 1935 г. Lufthansa открыла движение по маршруту Берлин—Рио-де-Жанейро, используя самолет «Не-70» для обслуживания перегона Берлин — Севилья, трехмоторный самолет Юнкерса «Ju-52» для обслуживания перегона Севилья—Лас-Пальмас (Азорские острова)—Батхерст (Британская Гамбия) и самолет «Дорнье-Валь» для южноатлантического перегона Гамбия—Наталь (Бразилия). График движения по линии Берлин—Рио-де-Жанейро составлен с таким расчетом, чтобы почта, отправленная из Берлина, прибывала в Рио-де-Жанейро через 72 часа (рекордный перелет — 71 час — был поставлен германскими самолетами в 1934 г.), а не через 4—5 дней, как это имеет место до сих пор. Рейсы дирижабля по этому маршруту Deutsche Lufthansa проектирует сделать более регулярными и сократить продолжительность рейса до 1 суток.

Одновременно германский империализм думает применить дирижабли для воздушных сообщений через центральную часть Атлантического океана по маршруту Европа—Азорские острова—Бермудские острова — США. По расчетам германских специалистов, дирижабль сможет пересечь Атлантический океан в течение 40 часов, не нуждаясь в промежуточных аэродромах для посадки, что дает германскому империализму крупные шансы в борьбе с французским, предлагающим создать по этому маршруту плавучие острова-базы для гидросамолетного сообщения (см. гл. III).

V. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ США

Развитие воздушного транспорта США носит в конечном счете тот же военноколониальный характер, какой мы установили для других стран империализма. Как и в Европе, гражданская авиация США развивается как резерв военновоздушного флота. Однако развитие воздушного транспорта США отличается рядом специфических особенностей, выяснению которых посвящена настоящая глава.

Развитие воздушного транспорта США началось с развития внутренних воздушных линий в отличие от Англии и Франции, где развитие началось со строительства международных и военноколониальных линий, что является характерным отличием американского пути развития воздушного транспорта от французского и английского [1].

Другая особенность американского типа развития воздушного транспорта заключается в том, что в первые годы воздушнотранспортного строительства воздушные линии США были исключительно почтовыми воздушными линиями. До 1926 г. пассажирских воздушных линий в США фактически не существовало, широкое развитие их начинается лишь в 1928 г. В странах Европы основной упор был сделан на развитие пассажирских воздушных линий или линий смешанного (перевозки почты, грузов и пассажиров) характера.

Эта односторонность в развитии воздушного транспорта США объясняется третьей характерной особенностью, отличающей американский тип воздушного транспорта от английского, французского и германского.

В Англии, Франции и Германии развитие воздушного транспорта началось на базе частнокапиталистической инициативы при более или менее щедрой финансовой поддержке правительства, и лишь постепенно, с течением времени, воздушный транспорт подвергся огосударствлению и превратился в конце концов в государственное предприятие. В США развитие воздушного транспорта протекало как раз в обратном направлении: воздушный транспорт возник и развивался в первые годы

---

[1] В Германии широкое развитие внутренней сети объясняется, как было показано в главе IV, соображениями военного характера и ограничениями Версальского мирного договора.

своего существования как государственное предприятие, и лишь с 1924 г. начинаются передача его государством в руки частнокапиталистической инициативы и развитие воздушного транспорта на базе развернутого и спекулятивного частнокапиталистического грюндерства при финансовой поддержке правительством почтовых воздушных линий. В отличие от европейских государств, субсидировавших частнокапиталистическую инициативу в развитии воздушного транспорта, правительство США взяло все издержки по воздушному транспорту в учебно-опытный период его развития целиком на счет казны и передало воздушный транспорт в руки частных капиталистов только тогда, когда на практике было доказано, что воздушный транспорт может и будет жить. В этом заключается одна из характерных особенностей американского пути развития воздушного транспорта.

Наконец последней характерной чертой развития воздушного транспорта США, отличающей американский тип развития от английского, французского и германского, является отставание воздушной экспансии американского империализма по сравнению с воздушной экспансией Англии, Франции и Германии, которые опередили в этом отношении США почти на 10 лет. Воздушная экспансия США в силу различных причин, о которых будет сказано ниже, началась с 1929 г., и до этого момента единственной «международной» воздушной линией США являлась линия, соединявшая Кей-Вест со столицей острова Кубы Гаванной, длиной 175 *км*.

Своеобразие развития воздушного транспорта США определялось тем фактом, что в первые годы после войны 1914—1918 гг., когда самолет в техническом отношении был еще достаточно несовершенен, американский империализм, считая себя благодаря просторам Атлантического и Тихого океанов в безопасности от нападения с воздуха, не придавал особого значения развитию воздушных сообщений. Широкое развертывание воздушного грюндерства началось только тогда, когда вера в неуязвимость США с воздуха исчезла благодаря техническим усовершенствованиям самолета и воздушное строительство по военным соображениям (создание воздушных коммуникационных линий между побережьями океанов) началось с внутренних линий.

В развитии воздушного транспорта США можно выделить три периода:

1. Период развития воздушного транспорта как государственного предприятия, охватывающий 1919—1926 гг., причем в этом периоде можно разграничить два этапа:

а) этап 1919—1923 гг., когда воздушный транспорт существовал как государственное предприятие и частнокапиталистических воздушнотранспортных компаний, которые вели бы регулярную транспортную работу и имели бы свои собственные воздушные линии, фактически не существовало;

б) этап 1923—1926 гг., этап перехода воздушного транспорта на частнокапиталистические рельсы.

2. Период частнокапиталистического воздушного грюндерства чисто спекулятивного характера, охватывающий 1926—1929 гг., так называемый «авиационный бум» (aviation boom), когда была создана существующая сейчас в США воздушная сеть и когда США вышли на первое место в мире и по длине своей воздушной сети и по работе своего воздушного транспорта.

3. Период развертывания воздушной экспансии США, начинающийся с 1929 г., когда на фоне экономического кризиса, ударившего по народному хозяйству США, правительство постепенно сокращает свои субсидии почтовым линиям внутренней воздушной сети (ввиду достаточной насыщенности территории США линиями военного значения), усиленно развивая и субсидируя воздушное грюндерство американских компаний в странах Латинской Америки, в Китае, вступая в борьбу с Англией, Францией и Германией за господство на воздушных путях через Атлантику.

В рамках этих периодов мы и будем рассматривать своеобразие развития воздушного транспорта США.

Эпоха «огосударствления» воздушного транспорта США (1919—1926 гг.)

а) Период государственной инициативы в развитии воздушного транспорта США (1919—1923 гг.)

Первые проекты развития воздушного транспорта в США относятся к эпохе войны 1914—1918 гг., когда в связи с техническим ростом авиации, вызванным военными требованиями, в кругах американского капитализма начинают рассматривать самолет как потенциально мощное орудие транспортирования. В 1917 г., согласно сообщениям американской печати, возникает первое общество для организации воздушных сообщений между Нью-Йорком и Сан-Франциско. В декабре 1917 г. аэроклуб США разработал проект организации 7 воздушных линий, из которых 4 должны были связать побережье Атлантического океана с побережьем Тихого океана, а 3 линии шли вдоль побережья Атлантического океана к Мексиканскому заливу.

Эти проекты строительства воздушных линий не были претворены в жизнь повидимому вследствие нежелания кругов американского капитала вкладывать деньги в рискованные в коммерческом отношении предприятия. Попытка организации воздушного сообщения между Нью-Йорком и Сан-Франциско, предпринятая весной и летом 1918 г. (для этого было использовано 5 самолетов), закончилась неудачей.

В связи с нежеланием кругов американского капитала вкладывать свои деньги в рискованные предприятия за дело организации воздушных сообщений взялось правительство США в лице государственного департамента почты (министерство почт и телеграфов). Организация воздушных перевозок преследовала в первую очередь цели опытного характера, а именно задачу

выяснить на практике, на что способен воздушный транспорт и каковы финансовые результаты его эксплоатации.

5 мая 1918 г. государственный департамент почты открыл первую опытную воздушную линию для перевозки почты по маршруту Нью-Йорк—Филадельфия—Вашингтон длиной около 370 *км*. Летом 1918 г. и в 1919 г. департаментом почты были организованы и другие опытные воздушные линии для перевозки почты по маршрутам: 1) Миннеаполис — Чикаго — Сен-Луи длиной 579 *км*, 2) Чикаго—Сен-Луи длиной 435 *км* и 3) Чикаго—Кливленд длиной 530 *км*.

В 1920 г. воздушные линии Миннеаполис — Чикаго — Сен-Луи и Чикаго—Сен-Луи были закрыты, ввиду того что государственный департамент почты приступил к организации трансконтинентальной воздушной магистрали Нью-Йорк — Сан-Франциско длиной около 4 300 *км* для связи атлантического (восточного) побережья США с тихоокеанским (западным). Эта линия имела крупнейшее стратегическое значение, хотя ее «официальной» задачей были воздушнопочтовые перевозки. Строительство этой магистрали началось еще в 1919 г. 15 мая 1919 г. был открыт для эксплоатации перегон Кливленд—Чикаго длиной 530 *км*. 1 июля 1919 г. был открыт перегон Кливленд—Нью-Йорк длиной 455 *км*, в мае 1920 г. — перегон Чикаго—Омаха длиной 830 *км* и несколько позже — Омаха—Солт-Лэк Сити (город Соленого озера) длиной 1 230 *км*. Наконец 8 сентября 1920 г. пущен был в эксплоатацию последний участок трансконтинентальной магистрали, именно Солт-Лэк Сити — Сан-Франциско длиной около 950 *км*. Общее протяжение всей трансконтинентальной магистрали составляло 2 669 миль, или около 4 300 *км* по маршруту Нью-Йорк — Кливленд — Чикаго—Айова—Омаха — Нортплэт — Чейен — Раулин — Рок Спрингс — Солт-Лэк Сити — Элько — Рэно — Сан-Франциско.

Движение по этой магистрали в первые годы происходило только днем, и графики отправления и прибытия самолетов согласовывались с расписанием движения поездов. Движение по воздушной магистрали комбинировалось в первые годы его существования с железнодорожным движением. Почта на перегоне Рок Спрингс — Элько через высокие кряжи Скалистых гор, перелет через которые падал на ночные часы, перегружалась на курьерские поезда, которые везли почту дальше. Отправка самолетов из конечных пунктов трансконтинентальной магистрали совершалась ежедневно (кроме воскресных дней и праздников), причем рекордная наименьшая продолжительность полета по всей линии в первые годы (1920—1922) составляла вместе с остановками (коммерческая скорость) около 33 часов.

Магистраль Нью-Йорк — Сан-Франциско в период 1919—1923 гг. фактически являлась единственной регулярной воздушной линией в США. Итоги ее работы характеризуются следующими данными [1]:

---

[1] «Statistical Abstract of United States», Washington 1923, p. 361; 1924, p. 325.

Годы	Налетанных *км* (в тыс.)	Почта (в *т*)	Стоимость 1 *км* полета (в центах)	Себестоимость перевозки 1 *кг* груза (в долларах)
1921	27 695	517,6	62,9	2,59
1922	2 810	687	50,8	2,07

В период с 1919 г. по 15 мая 1921 г. было налетано 3 622 500 *км*, перевезено 908 *т* почты, или 80 млн. писем, с регулярностью движения в 87%. Стоимость 1 *км* пройденного пути составляла 62,9 цента [1].

По данным «Aviation» (2 мая 1921 г.), расходы по эксплоатации линии распределялись в 1921 г. следующим образом (в %):

Управленческие расходы	17
Горючее и смазочное	14,6
Ремонт	14,5
Оплата летчиков и механиков . . .	27,2
Охрана	5,7
Транспорт	4,4
Наем помещений, освещение и т. д.	1,9
Разные	8,7

Кроме этой казенной почтовой линии к концу 1921 г. в США имелось около 90 частных обществ, использовавших самолеты в коммерческих целях, так называемые «gipsy flyers», или «арапы», занимавшиеся организацией увеселительных полетов и воздушных прогулок, спортивных полетов и т. д. В 1922 г. таких предприятий было больше 125. Ими было налетано около 6 млн. *км*, перевезено 122 512 пассажиров и 55 *т* груза.

Общее число самолетов, имевшихся в 1922 г. у «арапов», предприятий, организаций и частных лиц, достигало 5—6 тыс. Развитие воздушного транспорта в период государственной монополии на перевозку почты, т. е. в 1919—1922 гг., характеризуется довольно узким объемом воздушнотранспортного строительства и работы. Только линию Нью-Йорк — Сан-Франциско можно считать настоящей регулярной транспортной линией. Попытки частных обществ наладить регулярное воздушное сообщение оказались неудачными. Наиболее известна в этом отношении деятельность компании Aeromarine Airways, организовавшей регулярное сообщение по маршрутам: 1) Кей-Вест — Гаванна, 2) Нью-Йорк — Бостон, 3) Чикаго — Кливленд и 4) Кливленд—Детройт. По последней линии, открытой в июле 1922 г., было перевезено в течение 3 месяцев свыше 1 800 пассажиров и 1 160 *кг* груза. Незначительный объем перевозок — всего 1 *т* груза — показывает, что линии Aeromarine

[1] «Вестник воздушного флота», 1922, № 12, стр. 11—13.

Airways не имели сколько-нибудь серьезного транспортного значения в системе народного хозяйства США.

Таким образом период 1919—1922 гг. можно считать «учебно-экспериментальным», опытным, периодом в развитии воздушного транспорта, когда правительство, взявшее издержки по содержанию воздушной магистрали Нью-Йорк — Сан-Франциско на счет казны, «изучая» возможность применения самолета для транспортных целей, обеспечило соединение двух океанов с империалистической целью. Результаты эксплоатации магистрали Нью-Йорк — Сан-Франциско в течение 1921/22 г. показали, что самолет может вполне успешно служить орудием транспортирования и кроме того что гражданская авиация также нужна в США как резерв военной, в связи с чем в авиотранспортной политике правительства наступает перелом, создающий с 1923 г. новую эпоху в развитии воздушного транспорта США. Этот перелом заключается в попытках привлечь к развитию воздушного транспорта частный капитал и перевести это развитие на рельсы частнокапиталистического грюндерства, конечно при финансовой поддержке казны и до известной степени под ее контролем.

б) Перевод воздушного транспорта США на рельсы частнокапиталистической инициативы (1923—1926 гг.)

Перелом в авиотранспортной политике США выразился в принятии конгрессом США в 1923 г. законопроекта о воздушной почте, предоставляющего государственному департаменту почты право заключать контракты с частными воздушными компаниями на перевозку почты при субсидии правительства в 0,2 цента за 1 фунтомилю, 0,57 цента за 1 *кг/км*. Тарифы компаний-контракторов устанавливались не ниже 8 центов за перевозку унции, или 2,83 долл. за перевозку 1 *кг* почты.

Этот закон, имевший целью привлечь частный капитал к развитию воздушного транспорта, первые годы не дал особых результатов. Департамент почты заключал контракты с частными компаниями крайне осторожно, так что в 1923 г. был заключен всего один такой контракт с компанией Кертисс-Райт на перевозку почты по линии Чикаго—Индианополис—Дайтон длиной 910 *км*; в 1924 г. был заключен тоже всего один контракт с компанией Роджерса, организовавшей воздушную линию Чикаго—Сен-Луи—Канзас с веткой из Сен-Луи до Мемфиса общим протяжением около 1 320 *км*.

Объем работы воздушной сети в США в эти годы также был незначителен и рос очень медленными темпами [1] (см. табл. на стр. 217).

Эти данные свидетельствуют о загнивании воздушного транспорта в США. Об экономичности его работы можно судить по тому, что в 1925 г. доходы воздушной сети от перевозки почты составили всего 602 627 долл., правительственная субсидия — 2 743 750 долл. при следующем процентном соотношении — 18 : 82. Важным событием этих лет явилось лишь светооборудование магистрали Нью-Йорк — Сан-Франциско.

Однако слабое развитие воздушного транспорта имело повидимому главной причиной сдержанность правительства в заключении контрактов с частными компаниями. Крупный капитал, подыскивая новое поле для вложений, уже с 1924 г. стремился форсировать развитие воздушного транспорта, так как хотя результаты эксплоатации существовавших воздушных линий свидетельствовали об их явной убыточности, однако можно было нажить крупные суммы на строительстве аэродромов и производстве самолето-моторного парка и оборудования для воздушных линий. В связи с этим в развитии воздушного транспорта США в 1924—1925 гг. наступает перелом.

Годы	Длина сети (в *км*)	Налетанных километров	Почты (в *т*)
1923	5 540	2 470 448	910
1924	6 860	2 436 420	840
1925	—	3 457 000	—

В 1924 г. американская печать разнесла по всему миру «потрясающее» известие, что Форд приступает к серийному производству цельнометаллических самолетов. Таким образом финансовый капитал приступил к развитию новой отрасли промышленности. Вслед за Фордом в авиостроительную промышленность вошли группа Моргана через Дженераль моторс компани и другие «капитаны» американской промышленности и финансов. В тесной связи с этим интересом финансового капитала в гражданской авиации, а также с необходимостью развивать ее как резерв военновоздушных сил конгресс принял в 1925 г. закон Келли, согласно которому субсидия правительства по контрактам с частными компаниями не могла превышать четырех пятых всего дохода компании и почтовые тарифы повышались до 10 центов за унцию.

Одновременно президент США создал в 1925 г. особую комиссию для изучения вопроса о положении гражданской и военной авиации США и дальнейших перспективах ее развития. Комиссия, главными заправилами которой явились крупный банкир и юрисконсульт моргановского треста Двайт Морроу и сенатор Бингем, доверенное лицо Кертиссовской авиационной компании (производство самолетов), рекомендовала правительству принять все меры, которые могли бы ускорить развитие гражданской авиации. Лучшими средствами для достижения этой цели комиссия признала всемерное поощрение частной инициативы, привлечение частного капитала в авиостроительную промышленность и авиотранспорт, сокращение деятельности государства по организации и эксплоатации воздушных

«Statistical Abstract», 1923, p. 361; 1924, p. 325.

линий «ввиду их убыточности для государства». Американские капиталисты «великодушно» соглашались избавить казну от непроизводительных расходов и взять издержки по развитию воздушного транспорта на себя в надежде, что воздушный транспорт в ближайшие годы не только станет самоокупаться, но и принесет крупные прибыли. По аналогии с развитием автопромышленности и автотранспорта финансовый капитал ожидал такого же пути развития для авиопромышленности и авиотранспорта. В этих своих расчетах американский капитал, как покажет дальнейшее изложение, глубоко ошибся. Правительство США приняло пожелания комиссии, устами которой говорил финансовый капитал, к сведению и исполнению и с 1926 г. приступило к передаче гражданской авиации в руки частных воздушных компаний путем заключения с последними договоров на перевозку почты по воздуху. Государственный департамент почты объявлял о предполагаемом открытии таких-то и таких-то воздушнопочтовых маршрутов и предоставлял концессии на перевозку почты по различным маршрутам тем компаниям, которые соглашались назначить наименьшие ставки тарифа за перевозку, при условии представления ими залога в качестве гарантии выполнения договора. Размер залога по различным маршрутам был различен и колебался в зависимости от протяжения воздушной линии и прочих условий. Залог по линиям Нью-Йорк — Чикаго и Чикаго — Сан-Франциско был например определен в размере 500 тыс. долл. по каждой, хотя длина линии Нью-Йорк — Чикаго равнялась 726 милям, а длина линии Чикаго — Сан-Франциско — 1 943 милям. Причиной этой «уравниловки» в определении суммы залога явилось по всей вероятности то обстоятельство, что по линии Нью-Йорк — Чикаго полеты производились ночью и следовательно линия требовала дополнительных расходов на светооборудование.

При этом нужно отметить, что государственный департамент первое время, до закона Вотреса (1929 г.), почти не давал никаких гарантий в отношении какого-либо определенного количества или веса перевозимой по воздуху почты и доплачивал определенную сумму дотации лишь за количество или вес той почты, которая была фактически перевезена. Но ожидание богатых прибылей от спекуляции на воздушном грюндерстве в кругах американских капиталистов в те годы (1925—1928) было настолько велико, что частнокапиталистические компании воздушного транспорта начали плодиться как грибы, и уже в 1926 г. имелось 13 почтовых воздушных линий, которые принадлежали частным компаниям и работали регулярно, по расписанию.

Этот процесс передачи воздушного транспорта в руки крупного капитала начался с того, что конгресс США разрешил частным предпринимателям организовать ряд вспомогательных подлетных линий к организованной правительством воздушнопочтовой трансконтинентали Нью-Йорк — Сан-Франциско по маршрутам: 1) Лос-Анжелос — Солт-Лэк Сити, 2) Даллас — Канзас — Чикаго, 3) Бостон — Нью-Йорк и пр.

В 1927 г. этот процесс был закончен тем, что правительство отказалось от эксплоатации воздушнопочтовой трансконтинентали Нью-Йорк — Сан-Франциско и сдало ее в концессию двум частным компаниям. Отрезок трансконтинентали Чикаго — Сан-Франциско 1 июля 1927 г. был передан компании Boeing, отрезок Нью-Йорк — Чикаго с 1 сентября — компании National Air Transport C⁰.

Пока гражданская авиация была казенной или государственной гражданской авиацией (1919—1926 гг.), воздушный транспорт был исключительно воздушнопочтовым транспортом. Грузовые и пассажирские перевозки начались лишь с возникновения частнокапиталистических воздушных линий (договор National Air Transport с American Express C⁰). Затем воздушные компании в США не получают прямых субсидий от правительства, как это делается в европейских государствах. Официально правительство берет на себя расходы на оборудование воздушных линий (капитальные вложения), включая сюда светооборудование, организацию посадочных площадок и пр. Таким образом владельцы частных компаний должны были оправдать свое существование лишь на основе эксплоатационных расходов и доходов, имея доплату правительства по весу перевезенной почты, а не на летный километр, как в Европе. Этот расчет, как увидим ниже, также оказался ошибочным и не был проведен на практике, но все же подобная установка по сравнению с практикой правительственных субсидий в европейских государствах является, на наш взгляд, одной из характерных черт американского пути развития воздушного транспорта.

Сами воздушные перевозки почты до 1927 г. производились по весьма сложным тарифам. До февраля 1927 г. тариф на почту, перевозимую по воздуху, колебался в зависимости от расстояния. С февраля 1927 г. была введена единообразная тарифная почтовая ставка — 10 центов за пол-унции на любое расстояние как в границах США, так и вне их, поскольку к ним применяются ставки американского тарифа (например Канада). Тарифная ставка на перевозку грузов в частнокапиталистических компаниях колеблется в зависимости от расстояния. Так например, National Air Transport, эксплоатирующая линию Нью-Йорк — Чикаго, установила для перевозки посылок по воздуху следующие тарифы за перевозку 1/4 фунта:

до 500 миль	500—1 000 миль	1 000—1 500 миль	1 500—2 000 миль
15 центов	25 центов	40 центов	50 центов

Причем минимальной ставкой по этим четырем этапам перевозок было:

90 центов	1 долл.	1 долл. 60 центов	2 долл.

Что касается работы воздушного транспорта в США, то в 1926—1927 гг. она характеризовалась например тем, что каждый день около 50 самолетов поднималось в воздух с почтой,

выполняя ежедневно около 16 тыс. миль полета. Стоимость воздушных перевозок в отношении прямых расходов (газолин, масло, зарплата летному персоналу, ремонт и т. д.) исчислялась в 30—45 центов на летную милю при использовании самолета последней конструкции с грузоподъемностью от 200 до 400 *кг*. С косвенными расходами (содержание персонала по обслуживанию воздушной линии в целом, рекламные издержки и т. д.) себестоимость исчислялась от 65 до 85 центов на летную милю в зависимости от длины воздушной линии, числа остановок, которые должны были быть сделаны, типа самолета, мотора и т. д.

Наконец характерной чертой развития воздушного транспорта США является более раннее по сравнению с воздушным транспортом европейских государств развитие ночных перевозок. Оборудование воздушных линий для ночных полетов в США было предпринято гораздо раньше, чем в Европе. В 1927 г. трансконтиненталь Нью-Йорк — Сан-Франциско была оборудована для ночных полетов на протяжении Нью-Йорк — Солт-Лэк Сити. Правительство в договорах с частными компаниями усвоило практику требовать организации ночных воздушных полетов, как только департамент торговли закончит работу по светооборудованию соответствующих воздушных линий для ночных полетов.

Авиационный «бум» в США

Переход воздушного транспорта в руки частного капитала сопровождался грандиозным спекулятивным «бумом», который с таким успехом применяют американские капиталисты при всякого рода спекуляциях и биржевых кампаниях. Для того чтобы подогреть широкие массы публики и распропагандировать среди них пользу развития воздушного транспорта (т. е. создать рынок для сбыта производимых самолетов и увеличить воздушные перевозки), крупный промышленник Гуггенхейм, считающийся в США «королем цветных металлов», необходимых для авио- и моторостроения, создал особый, «гуггенхеймовский фонд для развития авиации». Средства из этого фонда тратились на установление поощрительных призов и премий за совершение различного рода перелетов и за установление новых рекордов, на рекламу в газетах, поддержку различных местных аэроклубов и летных организаций.

Результаты этой проведенной в самом широком масштабе, не останавливавшейся ни перед какими приманками и сенсациями рекламно-газетной кампании не замедлили сказаться. Период 1927—1929 гг. является периодом самой бешеной спекулятивной и биржевой горячки, самого необузданного грюндерства в авиостроительной промышленности и в авиотранспорте. Частные компании для производства самолетов, для перевозки почты, пассажиров и грузов, для спортивных и туристских полетов вырастали как грибы. В 1927—1928 гг. общая их числен-

ность достигала 1 400. Следующая таблица дает представление о росте гражданской авиации США в период 1926—1929 гг.[1]:

	1926 г.	1927 г.	1928 г.	1929 г.
Длина воздушной сети (в милях) . .	8 404	9 122	16 667	36 000
В том числе почтовых линий .	8 400	8 223	14 155	26 597
Процент почтовых линий по всей сети	—	90,2	90	73,9
Число воздушных линий	18	22	47	65
Перевозка почты (в фунт.)	850 931	1 452 246	3 542 074	7 100 027
Число перевезенных пассажиров . .	5 782	8 679	49 713	155 200

Эти быстрые темпы развития воздушного транспорта явились результатом огромных вложений капитала в авиостроительную промышленность и авиотранспорт. По подсчетам Роберта Дона, капитальные вложения распределялись по отдельным годам следующим образом[2]:

	1925 г.	1926 г.	1927 г.	1923 г.	1929 г.
I. Капиталовложения в гражданскую авиацию	39	59,4	124,7	534,3	854,2
В том числе:					
1. Производство самолетов .	26	32	73	284,5	337,8
2. Аэротранспорт . .	—	5	7	21	33,5
3. Строительство аэропортов	2,5	7,5	18	150	335
4. Страховые операции . .	—	—	2	6,8	13,7
5. Финансирование сбыта самолетов	—	—	—	5,7	11,5
6. Организация инвестиционных трестов	—	—	—	9,8	35,6
7. Стоимость летного парка .	10,5	14,5	22,7	56,2	67
8. Разные	—	0,4	2,7	0,3	20,0
II. Новые вложения капитала .	3,5	25	87	496,5	163,5

Значение этих цифр можно уяснить из того, что в национальном богатстве США, исчислявшемся в 1929 г. в 421,7 млрд. долл., стоимость оборудования водного и морского транспорта (каналы, порты, доки, верфи, суда), созданного в течение столетия, равнялась 4 226,5 млн. долл, а стоимость автомобильного производства и автопарка, созданных в течение четверти столетия, — 9,5 млрд., тогда как в авиостроительство и авиотранспорт в течение 4 лет было брошено свыше 850 млн. долл.

---

[1] «Aviation», March, 1930; «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 1927, май.

[2] «Aviation», 3/V, 1930.

Динамика капитальных вложений показывает с каждым годом неуклонный рост, достигающий своей вершины в 1928 г., когда была вложена рекордная цифра — 496,5 млн. долл. нового капитала. По другим подсчетам, именно по подсчетам Standard Statistic C⁰ of N.Y., в 1928 г. в гражданскую авиацию было вложено не менее 500 млн. долл. новых капиталов, не считая крупных кредитов, предоставленных отдельными банками авиостроительным фирмам. В 1929 г. начинается резкое падение вложений нового капитала. Новые вложения в этом году падают до 163,5 млн. долл. Это снижение капитальных вложений объясняется, с одной стороны, охватившим США тяжелым экономическим кризисом, с другой — капиталистическим загниванием самой авиации, ее частным кризисом, выразившимся в том, что сбыт произведенных самолетов резко отстал от производства. К началу 1929 г. производственная способность заводов, производивших самолеты, достигала 20 тыс. самолетов в год, тогда как производство их не превысило 6 тыс.

Весь этот процесс сверхкапитализации сопровождался не менее быстрой и чудовищной по темпам централизацией и концентрацией капитала в воздушном транспорте США. В результате слияний, поглощений и прочих процессов капиталистической концентрации, шедшей особенно бурно в 1929 г., из имевшихся 1 400 авиостроительных и авиотранспортных компаний выделились четыре крупнейших авиационных комбината, так называемая «Большая четверка» («Big Four»), объединившая более 80% всей авиопромышленности, авиоторговли и авиотранспорта. В структуре этих комбинатов можно проследить процесс не только горизонтальной, но и вертикальной концентрации предприятий различных отраслей воздушного транспорта. Комбинаты имеют свою авиостроительную базу — авиостроительный комбинат с собственными металлозаводами, заводами по производству самолетов, моторов, частей к ним и различных авиационных приборов, свои «дочерние» общества и компании по сбыту производимых самолетов и моторов, транспортные общества по эксплоатации собственных воздушных линий, страховые общества по страхованию летного парка и воздушных перевозок, общества по инвестированию капитала и скупке различных авиационных предприятий, общества по строительству аэропортов, свои летные школы, автобусные компании, ремонтные базы и мастерские, радиослужбу и пр. Каждый такой комбинат представляет самодовлеющее производственное целое, опирающееся на ту или иную финансовую группу. Вся эта концентрация была осуществлена при непосредственном содействии банковских, нефтяных, металлических и химических трестов, возглавляемых теми финансовыми магнатами, которые сейчас фактически правят США,—Морганом, Фордом, Рокфеллером, Гуггенхеймом, Меллоном и др. Наиболее крупными движущими силами этой концентрации явились морган овский трест Дженераль моторс компани и компания Форда, которые до этого вели между собой ожесточенную борьбу в

автомобильной промышленности. Борьба между Морганом и Фордом за командные позиции в воздушном транспорте закончилась на данном отрезке (1931—1932 гг.) победой Моргана, успевшего захватить в свои руки почти полностью два крупных комбината и значительный пакет акций в третьем, тогда как Форд является хозяином только одного комбината и сравнительно слабо представлен еще в одном комбинате. Правительство в области руководства гражданским воздушным транспортом долгое время шло на поводу у комбинатов, обиравших при его помощи казну и частную публику.

Делаверская авиационная корпорация

Наиболее крупным комбинатом из «Большой четверки» явилась Делаверская авиационная корпорация, организованная банковскими фирмами Гарримана и Лемана в марте 1929 г. В ее состав вошло более 20 компаний, многие из которых сами являются крупными комбинатами. В некоторых воздушнотранспортных компаниях Делаверской авиационной корпорации можно проследить трехстепенную организационно-производственную связь. В составе Делаверской корпорации имеются и авиопромышленные компании и авиотранспортные предприятия вспомогательного характера — школа летчиков, автобусные компании, общества для скупки и финансирования авиопромышленности и авиотранспорта и т. д.

Делаверская авиационная корпорация в 1929 г. контролировала при помощи своих «дочерних» предприятий 27% всех воздушных линий США. Длина воздушной сети этого авиационного комбината составляла в 1930 г. свыше 13 тыс. *км*. Корпорация контролировала в 1930 г. следующие «дочерние» организации:

1. Фэрчайльдсовскую авиационную корпорацию, являющуюся производственной базой комбината и производящую самолеты, моторы, авиационные приборы, аппараты для фотосъемки и т. д. и объединяющую 6 отраслевых производственных предприятий. и компаний.

2. Авиационную акционерную корпорацию, общество для финансирования и приобретения акций авиационных предприятий, являющуюся финансовым аппаратом всего комбината. Общество через одну свою «дочернюю» компанию ведет научно-исследовательскую работу и закрепляет патенты, а через другую «дочернюю» компанию скупает бумаги авиационных предприятий.

3. Компанию воздушных путей Аляски, совершающую почтовые и пассажирские перевозки нерегулярного типа в Аляске.

4. Корпорацию Колониальные воздушные пути, являющуюся holding company для следующих воздушных транспортных компаний:

а) Колониальный воздушный транспорт, эксплоатирующий воздушную почтово-пассажирскую линию Нью-Йорк — Бостон длиной 350 *км*.

б) Колониальные западные воздушные пути, имеющие почтовую линию Альбани—Кливленд и пассажирскую линию Буффало — Торонто.

в) Канадские колониальные воздушные пути, эксплоатировавшие воздушную почтово-пассажирскую линию Нью-Йорк — Монреаль длиной 570 *км*.

5. Кубинскую авиационную корпорацию, являющуюся holding company для воздушнотранспортной компании Сервисио Кубано де-Авиасион, созданной для организации воздушных линий на острове Кубе.

6. Имбре Ридль — авиационную корпорацию, эксплоатирующую почтово-пассажирскую линию Чикаго — Индианополис — Цинциннати.

7. Междуштатные воздушные пути, эксплоатирующие воздушные почтово-пассажирские линии Терра-Хот — Инвенсвиль — Нашвиль — Чатанога — Атланта и Сен-Луи — Ивенсвиль.

8. Южный воздушный транспорт, являющийся holding company для трех воздушных транспортных компаний, эксплоатирующих воздушные почтовые линии Атланта — Бирмингам — Мобиль — Нью-Орлеан — Хаустон, Даллас — Форт Ворт — Вако — Остин — Сан-Антонио — Броунсвиль и воздушные пассажирские линии Даллас — Эль Пасо, Даллас — Броунсвиль и Даллас — Хаустон в южных районах США.

9. Всемирную авиационную корпорацию, являющуюся holding company для следующих воздушнотранспортных обществ:

а) Робертсоновская корпорация самолетов, эксплоатирующая почтово-пассажирскую аэролинию Чикаго — Сен-Луи и почтовую аэролинию Сен-Луи — Канзас Сити — Омаха.

б) Континентальные воздушные пути, эксплоатирующие почтово-пассажирскую аэролинию Кливленд—Чикаго—Канзас Сити—Гарден Сити, которая связана с аэролинией Нью-Йорк—Колумбус и линиями железных дорог общества Атчисон — Топека — Санта-Фе, и Западный воздушный экспрес (Лос-Анжелос — Солт-Лэк Сити), образуя вместе с ними трансконтинентальный воздушный путь с северо-востока на юго-запад.

в) Бренифовские воздушные пути, эксплоатирующие пассажирскую аэролинию Тульса — Оклагома — Форт Ворт — Даллас на юго-западе США.

г) Компания центральных воздушных путей, эксплоатирующая пассажирские аэролинии Канзас Сити — Вичита и Вичита — Тульса.

Длина воздушных линий этого комбината в 1930 г. составляла около 13 тыс. *км*. Однако через свои «дочерние» предприятия Делаверская авиационная корпорация контролировала около 27% всей воздушной сети США, а самолеты ее летали в силу соглашений с другими компаниями чуть ли не на половине всех воздушных линий США.

Кроме того Делаверская авиационная корпорация через свое «дочернее» предприятие организовала ряд сообщений нерегулярного характера в бездорожных районах Аляски, воздушные линии

на острове Кубе, в странах Латинской Америки, в Китае и т. д. Комбинат фактически принадлежит Моргану. Крупными пакетами акций владеют также Гарриман, Гуггенхейм и другие короли промышленности США.

Комбинат Кертисс-Райт

Другим крупнейшим комбинатом, сосредоточившим все свое внимание на производстве аппаратов, является корпорация Кертисс-Райт с капиталом в 70 млн. долл., в которую вошли 7 компаний по производству самолетов различных типов, компания летных школ Кертисса, компания, объединившая управление аэропортами, принадлежащими всей корпорации Кертисс-Райт, и ряд вспомогательных служб вроде собственной организации по экспорту производимых корпорацией самолетов. Корпорация контролировала в 1930 г. следующие «дочерние» общества:

Фондовая корпорация Кертисс-Райт, являющаяся holding company всего комбината общества, Корпорация авиационного кредита, Североамериканская авиация, Национальная авиационная корпорация, Калифорнийская авиационная корпорация, созданные в первую очередь для скупки акций и финансирования авиопромышленных и авиотранспортных компаний. Эти организации являются финансовыми щупальцами кертиссовского комбината.

Из чисто транспортных компаний кертиссовского комбината следует отметить:

Питкернскую авиационную корпорацию, эксплоатирующую воздушнопочтовую линию Нью-Йорк — Балтимора — Вашингтон — Ричмонд — Гринсборо — Спартанбург — Атланта—Джексонвиль—Дайтона Бич—Миами.

Трансконтинентальный воздушный транспорт.

Национальный воздушный транспорт, эксплоатирующий почтово-пассажирские аэролинии Даллас — Чикаго и Чикаго — Нью-Йорк.

Маддукс, воздушные линии, эксплоатирующие пассажирские аэролинии Сан-Франциско — Лос-Анжелос и Лос-Анжелос — Дуглас — Эль Пасо.

Особо следует отметить компании, созданные для развития воздушной экспансии за границей: в Латинской Америке, в Китае, на Кубе. Из них наиболее важные:

Авиационная корпорация обеих Америк, созданная комбинатом Кертисс-Райт в 1930 г. вместе с Объединенной корпорацией воздухоплавания и транспорта для воздушной экспансии в странах Латинской Америки.

Компания авиационных изысканий, созданная для изысканий и проектирования воздушных линий и принимавшая участие в американской воздушной экспансии в Китае.

Национальная кубинская компания авиации Кертисса, являющаяся филиалом комбината на острове Кубе.

Объединенная корпорация воздухоплавания и транспорта

Объединенная корпорация воздухоплавания и транспорта была организована в конце 1928 г. нью-йоркским National City Bank при содействии нефтяного треста Стандарт Ойль, Форда и отчасти General Motors С⁰. Этот комбинат обладает крупным капиталом в 50 млн. долл. и владеет наиболее длинными воздушными путями внутреннего пассажирского сообщения. В его состав вошли авиастроительные фирмы Прат-Уитни, Беинга, Ченс Вот, Гамильтона, Сикорского, Стермана и Нортропа и транспортные фирмы:

Воздушный транспорт Беинга, эксплоатирующий почтово-пассажирскую линию Чикаго — Айова — Омаха — Норд-Плэтт — Чейен — Рок Спрингс — Солт-Лэк Сити — Элько — Рено — Сан-Франциско.

Тихоокеанский воздушный транспорт, эксплоатирующий почтово-пассажирскую аэролинию Лос-Анжелос — Сан-Франциско— Медфорд — Портланд — Такома — Ситл.

Стоут Эр Сервис, основанная Фордом и эксплоатирующая пассажирские линии Детройт—Кливленд и Детройт—Чикаго.

Панамериканские воздушные пути, входящие в состав Авиационной корпорации обеих Америк.

Детройтская воздушная корпорация

Последним комбинатом из «Большой четверки» является Детройтская воздушная корпорация, созданная Фордом и почти исключительно заинтересованная в производстве и сбыте самолетов. В состав ее входят 10 авиастроительных компаний. Капитал Детройтской воздушной корпорации исчисляется в 50 млн. долл.

Кроме «Большой четверки» имеется несколько самостоятельных и независимых корпораций и компаний, крупнейшей из которых является авиастроительный комбинат Авиационная корпорация Бендикса (Bendix Aviation Corporation) с капиталом в 70 млн. долл. 25% акций этого комбината принадлежат моргановской General Motors С⁰.

Таким образом в борьбе Моргана с Фордом за воздух Моргану удалось захватить лучшие стратегические позиции. Он захватил комбинат Кертисс-Райт и крупные пакеты акций в Делаверской авиационной корпорации, в Объединенной корпорации воздухоплавания и транспорта и в Авиационной корпорации Бендикса, в то время как Форд кроме владения Детройтской воздушной корпорацией имел свое представительство лишь в Объединенной корпорации воздухоплавания и транспорта.

Одновременно с развитием авиопромышленности и строительством воздушной сети шло строительство аэропортов. К январю 1930 г. на территории США имелось свыше 1 500 аэропортов, более трети которых принадлежало городским муниципалитетам и правительству. Особенной густоты сеть аэропортов достигала на северо-востоке и на юге США.

Рекламно-газетная кампания, проведенная фондом Гуггенхей-

ма, дала свои плоды. Перевозки почты и пассажиров не уступали по темпам своего роста динамике капитальных вложений и развитию воздушной сети. К концу послевоенной эры «просперити» воздушный транспорт США вступил в такую фазу своего развития, которая характеризуется значительным возрастанием воздушных перевозок. По подсчетам Буше, «в 1928 г. еженедельно перевозилось 135 *т* воздушной почты, в 1929 г. — 170 *т*, в течение первого квартала 1930 г. — 250 *т*»[1]. В то же время (конец 1929 — начало 1930 г.) снижение воздушных тарифов до уровня железнодорожных, произведенное на некоторых пассажирских воздушных линиях, вызвало резкий рост притока пассажиров. С 1926 по 1929 г. перевозки пассажиров характеризуются следующими данными: в 1926 г. на всех линиях было перевезено 5 282, в 1927 г. — 8 679, в 1928 г. — 49 713, в 1929 г. — около 165 тыс. пассажиров.

Снижение темпа прироста воздушнопассажирского движения с 1931 г. объясняется, несмотря на снижение тарифов, началом экономического кризиса, вызвавшего резкое снижение пассажирских перевозок на железных дорогах: в 1930 г. пассажирские перевозки на железных дорогах сократились на 30%. В этих условиях кризиса воздушнопассажирское движение можно считать сравнительно мало пострадавшим по сравнению с пассажирским железнодорожным движением. Но снижение воздушных тарифов на перевозку пассажиров до уровня железнодорожных обострило, с одной стороны, конкуренцию воздушного транспорта с железнодорожным, с другой — еще более усилило практиковавшиеся до сих пор смешанные («комбинированные») воздушно-железнодорожные перевозки.

Рассмотрение карты внутренних воздушных линий США в период 1926—1930 гг. выявляет одну характерную особенность американской воздушной сети: совпадение крупных воздушных магистралей с трассой наиболее крупных и важных железных дорог большой протяженности. Железные дороги, потерявшие в связи с развитием автотранспорта значительную долю пассажирских перевозок на короткие дистанции, увидели в развитии воздушной сети угрозу потери значительной части пассажиров дальнего следования. Эта угроза, казалось, приобретала столь осязательные размеры, что железнодорожные общества, не будучи в состоянии задушить своего воздушного конкурента, приступили к организации собственных воздушных линий и к скупке акций воздушнотранспортных предприятий, чтобы при помощи этого несколько обезопасить себя от чересчур энергичного конкурента и даже обеспечить его сотрудничество. В связи с этим воздушный транспорт во многих случаях стал органической частью комбинированных железнодорожных и автомобильных маршрутов.

Однако столь бурное развитие воздушного транспорта в США не спасло его от присущей ему в капиталистических странах дефицитности. По данным Буше, компания Transcontinental

---

[1] *Буше*, цит. соч., стр. 68.

Air Transport Maddux (комбинат Кертисс-Райт) в течение первых 6 месяцев своего транспортного бытия имела эксплоатационный дефицит в 32 млн. франков помимо капитальных вложений, исчисляемых отдельно от эксплоатационной сметы в размере около 106 млн. франков (приблизительно 4 млн. долл.). По мнению Буше [1] и в действительности в США почти для всех предприятий регулярного воздушного транспорта обеспечением удовлетворительного финансового состояния явились суммы «компенсаций, уплачиваемых почтовым министерством». Снижение тарифов до уровня железнодорожных хотя и способствовало большей загрузке самолетов, но не могло улучшить финансовые результаты эксплоатации воздушных линий и окупить себестоимость перевозок. Но если в отношении пассажирских перевозок воздушный транспорт следует за остальными видами транспорта, то, казалось бы, изобилие почты, перевозимой по воздуху, могло обеспечить самоокупаемость и даже прибыль от воздушно-почтовых перевозок на внутренних воздушных линиях США. Однако во многих, если не в большинстве, случаях перевозки почты по воздушной сети США «живут» лишь благодаря «компенсации» правительства. В этом отношении весьма характерен пример, приводимый Буше, с перевозкой почты из Бостона в Лос-Анжелос по маршруту длиной 4 570 *км*. Почта, перевозимая по этому маршруту, проходит по следующим воздушным линиям:

Бостон—Нью-Йорк (линия компании Colonial Airways, входящей в состав комбината Кертисс-Райт).

Нью-Йорк — Чикаго (линия компании National Air Transport, входящей в состав комбината Кертисс-Райт).

Чикаго—Солт-Лэк Сити (линия компании Boeing, входящей в состав Объединенной корпорации воздухоплавания и транспорта).

Солт-Лэк Сити—Лос-Анжелос (линия компании Western Air Express, входящей в состав Делаверской авиационной корпорации).

На первом перегоне (300 *км*) за перевозку 1 *кг* почты правительство платит 165 франков, на втором перегоне (1 150 *км*) — 40,75 франка за 1 *кг*, на третьем перегоне (2 160 *км*) — 110 франков за 1 *кг* и наконец на четвертом перегоне (960 *км*) — 165 франков за 1 *кг*.

Таким образом государство платит 480 франков (38 р. 40 к.) за 1 *кг* почты, перевезенной по всему маршруту, или иначе 105 франков (8 р. 40 к.) за 1 *т/км*. В возмещение этого расхода государство получает всего лишь 44 франка (3 р. 52 к.) за перевозку 1 *кг* почты.

В общем 1 *т/км* обходится государству в 105 франков (8 р. 40 к.), а приносит ему всего лишь 24 франка (1 р. 92 к.).

По мнению Буше, этот пример перевозки почты по воздуху принадлежит к числу «крайних», так как в других случаях на других линиях почтовое управление получает доход. Но в об-

---

[1] Там же, стр. 66—67.

щем до закона Вотреса, принятого в 1929 г., воздушнопочтовая сеть должна была обойтись государству в течение 1930/31 бюджетного года в 15 млн. долл. при доходе всего в 8—9 млн. долл., что определяет сумму правительственной дотации в размере 6—7 млн. долл., т. е. 150—175 млн. франков (12—14 млн. рублей). До принятия закона Вотреса в некоторых случаях система правительственной «компенсации» была настолько выгодной для частных предпринимателей, что приводила к прямому мошенничеству. Так, Буше приводит случай, «когда один воздушный перевозчик посылал самому себе воздушной почтой части мотора, оклеенные почтовыми марками, каждая из которых стоила ему как грузоотправителю 5 центов, а приносила ему как перевозчику 20 центов... Другой на рождество разослал тысячам действительных или возможных клиентов карточки с поздравлениями, каждая из которых, вместо того чтобы составлять расход предприятия, приносила ему чистый доход» [1]. По мнению Буше, такие случаи впрочем были достаточно редкими. «В общем же американские предприятия по перевозке воздушной почты видимо понесли убыток, несмотря на очень действительную финансовую помощь государства» [2].

Центром воздушных линий, откуда они растекаются радиально во все стороны, является несомненно Чикаго, где скрещивается большинство внутренних почтовых и пассажирских воздушных магистралей кроме линий второстепенного значения [3].

Через Чикаго проходят три пассажирских воздушных трансконтинентали, пересекающие США из одного конца в другой:

Северная — по маршруту Нью-Йорк — Чикаго — Солт-Лэк Сити—Сан-Франциско.

Центральная, идущая с северо-востока США на юго-запад по маршруту Нью-Йорк — Чикаго — Канзас — Вичита — Альбукерке—Кингман—Лос-Анжелос.

Юго-западная — по маршруту Детройт — Чикаго — Канзас — Тульса — Даллас — Броунсвиль к мексиканской границе.

Вне Чикаго можно отметить лишь две пассажирских магистрали:

Тихоокеанская — вдоль побережья Тихого океана по маршруту Лос-Анжелос — Сан-Франциско — Медфорд — Портланд — Ситтл.

Южная — вдоль южной границы США по маршруту Лос-Анжелос — Феникс — Дуглас — Эль Пасо — Форт Ворт — Джексон с продолжением отсюда на север до Атланты, где она впоследствии сомкнулась с воздушной линией Нью-Йорк — Вашингтон — Миами, и на юг до Миами (Флорида).

В общем при рассмотрении карты воздушных пассажирских линий можно выделить три района наибольшей густоты воздуш-

---

[1] *Буше*, цит. соч., стр. 68—69.
[2] Там же, стр. 69.
[3] Магистрали берутся как трассы маршрутов, без учета принадлежности их отдельных участков частным компаниям.

ной сети: 1) восточный, центром которого является Чикаго; 2) южный, заключенный в треугольник Канзас — Денвер — Вако, и 3) западный, тихоокеанский, восточная граница которого проходит по меридиану Солт-Лэк Сити.

О густоте пассажирского движения по отдельным линиям этих районов в 1929/30 г. могут дать представление следующие данные: в западном, тихоокеанском, районе по маршруту Лос-Анжелос — Сан-Франциско ежедневно в каждую сторону происходило по семь отправлений пассажирских самолетов, по маршруту Лос-Анжелос — Сан-Диего — по шесть отправлений, по маршруту Сан-Диего — Тиа Хуана (Мексика) — по пять отправлений, на воздушных перегонах Солт-Лэк Сити — Огден — Покателло — Портланд — Ситтл и Лос-Анжелос — Кингман — по два отправления пассажирских самолетов в каждую сторону.

В южном районе пассажирского движения на перегоне Тульса — Оклагома ежедневно происходило по шесть отправлений пассажирских самолетов в каждую сторону, на перегоне Даллас — Форт Ворт — по пять отправлений, на перегоне Канзас — Вичита — по четыре отправления самолетов в каждую сторону.

В восточном районе наибольшей густотой пассажирского движения отличались линия Чикаго — Индианополис — Цинциннати, где ежедневно в каждую сторону отправлялось по три самолета, и перегоны Чикаго — Омаха, Чикаго — Детройт и Чикаго — Кливленд, где ежедневно в каждую сторону отправлялось по два пассажирских самолета.

Эти цифры показывают, что на некоторых воздушных линиях густота пассажирского воздушного движения по количеству отправлений и прибытий средств передвижения не уступала густоте пассажирского железнодорожного движения при слабой повидимому загрузке коммерческой грузоподъемности самолета. Другим показателем густоты воздушного пассажирского движения являлся рост валовых доходов воздушных компаний от перевозки пассажиров. В 1927 г. в валовом доходе воздушных компаний доход от перевозок пассажиров составлял 10%, в 1928 г. — 15, в 1929 г. — 22%.

Несколько иное начертание по сравнению с сетью пассажирских линий имеет сеть воздушных почтовых линий. Чикаго попрежнему остается центром не только пассажирских, но и воздушнопочтовых перевозок. Через Чикаго проходят три воздушнопочтовых магистрали:

Северная — по маршруту Нью-Йорк — Чикаго — Солт-Лэк Сити—Сан-Франциско, по которой идет около 40% всех трансконтинентальных воздушных перевозок.

Юго-западная — по маршруту Детройт — Чикаго — Канзас — Вичита — Альбукерке — Кингман — Лос-Анжелос.

Юго-восточная — по маршруту Чикаго — Ивенсвиль — Нашвиль — Чаттанога — Атланта — Джексонвиль — Дайтона Бич—Миами.

Вне Чикаго можно отметить почтовую воздушную магистраль, идущую вдоль восточного побережья США по маршруту Нью-

Йорк — Балтимора — Вашингтон — Гринсборо — Спартанбург — Атланта — Джексонвиль — Дайтона Бич — Миами. Маршрут Атланта — Бирмингам — Нью-Орлеан — Хаустон — Броунсвиль связывает Нью-Йорк с мексиканской границей.

Разделение воздушной почтовой сети на районы в общем совпадает с разделением воздушной пассажирской сети, хотя в размещении отдельных воздушных почтовых линий по районам можно проследить некоторое отличие от размещения пассажирских линий. Так например в западном, тихоокеанском, воздушнотранспортном районе центром воздушнопочтовой сети считается не Сан-Франциско, являющийся центром воздушнопассажирской сети, а Солт-Лэк Сити, из которого радиусом исходят четыре почтовых аэролинии: 1) на север через Покателло и Грэт Фоллс к канадской границе, 2) на северо-запад к Паско, 3) на запад через Элько—Рено к Сан-Франциско и 4) на юго-запад через Лас Вегас к Лос-Анжелосу. Этот веер воздушнопочтовых линий связывается в одно целое воздушной линией, идущей вдоль тихоокеанского побережья от Лос-Анжелоса до Ситтла. В южном районе воздушной сети нельзя отметить существенных перемен в размещении воздушнопочтовых линий по сравнению с размещением воздушнопассажирских линий. В восточном районе Чикаго перестает быть единственным центром воздушной сети, будучи вынужденным разделить свою роль с Нью-Йорком.

Это несовпадение географических центров пассажирского и почтового воздушного движения можно объяснить лишь практикой правительственных «компенсаций», применяемых лишь к перевозкам почты и вызывающих лишь строительство таких воздушнопочтовых линий, которые не были бы созданы, если бы на такие компенсации нельзя было рассчитывать.

С другой стороны, и сами линии, возникшие в период воздушного грюндерства в США, были целиком обусловлены анархией строительства, лежащей в основе неравномерного развития воздушного транспорта по отдельным районам, и пока еще не установились в своем окончательном виде.

Характерной особенностью развития воздушного транспорта в США явилось возникновение «воздушных автобусных компаний» (Aerial Bus Company), организующих короткие рейсы между пригородными районами крупных приморских центров и конкурирующих с местными пароходными линиями. Благодаря выигрышу времени, даваемому самолетом по сравнению с пароходом, и частоте рейсов публика охотно пользуется такими воздушными автобусами, которые организовали осевшие в приморских центрах «общества-арапы», после того как первый интерес к авиации и воздушным прогулкам над аэродромами у широкой публики исчез.

Так, в 1928 г. компания Western Air Express в период с 1 января по 31 октября перевезла 8 845 пассажиров между Лос-Анжелосом и островом Каталина.

Компания Gorst Air Service организовала воздушный автобус между Ситтлом и Бремертоном. Рейс длился 15 мин. вместо 1¼

часа на пароходе. Несмотря на то, что компания Gorst Air Service брала за перевозку пассажира 2,5 долл. вместо 42 центов пароходного тарифа, в течение 5 месяцев 1929 г. ей удалось перевезти 20 тыс. пассажиров.

Наибольшую известность приобрели воздушноавтобусные перевозки между Сан-Франциско и его пригородами, организованные компанией Air Ferrys (Воздушные паромы).

Такие Air Ferrys организованы между Сан-Франциско и Оклендом. Отправка самолета происходит каждые 10 минут, плата за перевозку — 1,25 долл. за 6 минут полета между Сан-Франциско и Оклендом. Рейсы совершались на 3 самолетах-амфибиях. В 1930 г. компания Air Ferrys пыталась развить аналогичные перевозки между Сан-Франциско и другими пригородами — Беркли, Ричмонд, Аламеда, Валехо.

Так например рейсы из Сан-Франциско в Аламеда и Ист-Окленд происходили каждые полчаса (продолжительность рейса 8 минут), полет до Сансалито — каждые полчаса (рейс 6 минут), полет в Ричмонд — каждый час (рейс 8 минут), полет до Валехо — каждый час (продолжительность рейса 16 минут). Кроме того компания Air Ferrys пыталась наладить сообщение между Сан-Франциско и Сакраменто (2 самолета ежедневно) с продолжительностью рейса в 55 минут и Сан-Франциско—Стоктон (2 рейса в день) с продолжительностью рейса в 50 минут.

Экономический кризис, сократив приток пассажиров на Air Ferrys, привел большую часть таких воздушноавтобусных компаний к ликвидации.

Период кризиса (1929—1933 гг.)

В результате «авиационного бума» США в 1929 г. вышли на первое место в мире по развитию воздушного транспорта, имея 70,6% всех перевозок воздушной почты в странах капиталистической системы, 34,4% всех перевозок пассажиров и 8,7% всех перевозок грузов. Неслыханно быстрые темпы развития авиопромышленности и авиотранспорта, блестяще иллюстрирующие ленинско-сталинский закон неравномерности развития капитализма, увеличение физического объема авиопромышленной продукции в 6 раз, авиотранспортной продукции — в 17 раз по сравнению с 1926 г., достигнутое в процессе бешеной спекулятивной горячки, создали на фоне американского «просперити», длившегося до 1929 г., теорию исключительности развития воздушного транспорта, развития, идущего по собственному, «американскому», пути. Особенности этого пути заключались, по мнению американской печати, в том, что в условиях США самолет может повторить пример автомобиля, авиопромышленность — путь Форда в автопромышленности, воздушный транспорт может заменить железнодорожный в пассажирских перевозках дальнего следования. Авиационный «бум» был тем самым объявлен лучшим методом для форсирования развития воздушного транспорта.

Экономический кризис, ударивший по США в конце 1929 г., похоронил теорию исключительности развития воздушного транспорта в США.

В период 1930—1933 гг. происходит резкое падение темпов развития воздушного транспорта, сильно сокращается производство и тем более сбыт самолетов, замедляется рост перевозок грузов, почты и пассажиров. Однако в 1932—1934 гг. можно отметить рост производства и сбыта самолетов в связи с ростом военных заказов.

В период 1929—1933 гг. работа воздушного транспорта США характеризуется следующими данными [1]:

Годы	Длина пути (в *км*)	Налетанных километров (в тыс.)	Почты (в *т*)	Грузов (в *т*)	Пассажиров (в тыс.)
1929	58 450	35 398	3 223	908	165
1930	79 987	39 445	3 776	1 301	418
1931	80 638	75 818	4 305	514	522
1932	77 648	81 491	3 531	714	540
1933	87 259	88 438	3 756	1 112	569
1934	96 000	78 515	—	1 565	57[illegible]

Из этой таблицы можно видеть, что в 1933 г. перевозки почты и грузов упали ниже уровня 1930 г. и только перевозки пассажиров, резко взлетевшие вверх в 1930 г. благодаря снижению воздушнопассажирских тарифов до уровня железнодорожных, показывают некоторое увеличение, почти стабильное, для 1931—1934 гг. Зато в 1933 г. почти на 225% увеличился налет километров по сравнению с 1929 г. Так как сеть воздушных линий в период 1929—1932 гг. уменьшилась на 2 340 *км*, то резкое увеличение налетанного километража при падении перевозок почты и грузов и слабом увеличении перевозок пассажиров показывает только рост интенсивности движения по воздушной сети, увеличение количества рейсов самолетов по воздушной линии при слабой загрузке самолетов. В 1933 г. коэфициент загрузки коммерческой грузоподъемности самолета, или, по американской терминологии, «коммерческая эффективность» самолета в отношении перевозок пассажиров составляла всего 36%. Поэтому увеличивается лишь работа транспорта — движение слабозагруженных машин по линиям, но не перевозки увеличившегося количества грузов. Самолеты воздушнотранспортных компаний США работают в значительной степени вхолостую.

Это подтверждается данными о среднем ежегодном налете

---

1 «Aviation», 1930, март; «Aviation», 1934, март; также материалы Комитета экономики и права воздушного флота при ОАХ. Данные за 1933 г.—«Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 481; данные за 1934 г.—«Aéronautique» 1935, май.

километража на каждый самолет, работающий на воздушных линиях США (в тыс. *км*) [1]:

1928 г.	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г.
64	144	192	252,8	230,4	240

Эти данные показывают, что с 1931 г. ежегодный средний налет километража почти не изменился, и следовательно свидетельствуют об ударах кризиса по воздушному транспорту США.

Загнивание воздушного транспорта в период кризиса проявляется и в другом отношении — в задержке с обновлением самолето-моторного парка. Самолето-моторный парк воздушно-транспортных компаний, составлявший на 1 января 1934 г. 544 самолета, весьма устарел: почти 50% самолетов, работающих на воздушных линиях, было пущено в эксплоатацию в 1929 г., и следовательно в 1933 г. исполнился четырехлетний срок их работы. Между тем интенсивность эксплоатации самолета резко повысилась. Средний годовой налет километража на каждый самолет достиг в 1933 г. 240 тыс. *км* на самолет. Есть самолеты, имевшие в последнее время налет до 48 тыс. *км* в месяц. По подсчетам «Aviation», в 1934/35 г. в эксплоатацию компании предполагали ввести около 225 новых аппаратов, что потребовало бы крупных капитальных вложений в воздушный транспорт и следовательно отразилось бы на экономичности эксплоатации воздушных линий.

Экономичность эксплоатации, по данным 1932 г., характеризуется следующим распределением каждого доллара, израсходованного воздушнотранспортными компаниями (в %) [2]:

Амортизация и устарелость	20
Ремонт и перечистка	16
Оплата пилотов, механиков	13
Горючее и смазочное	9
Реклама и коммерческие расходы	8
Аэродромы и расходы по земному оборудованию	20,5
Страховка	6,5
Канцелярские и административные расходы	7
	100

По данным Robbins [3], эксплоатационные расходы на 1 летную милю в 1932 г. для всей воздушной серии США выразились в сумме 104 цента. Из них 52 цента (50%) составляют так называемые «косвенные расходы»: управленческие расходы, расходы

---

1 «Aviation», 1934, март.
2 «S. A. E. Journal», 1933, сентябрь.
3 «Western Flying», 1933, март.

по уходу за земным оборудованием, пассажирами, реклама и т. д. «Прямые расходы» составляют также 52 цента и складываются из следующих цифр:

Оплата пилота	9 центов	17%
Горючее и смазочное	7 »	13 »
Уход за самолетом и мотором . . .	13 »	25 »
Страховка	3,5 »	7 »
Оплата наземного персонала	2,5 »	5 »
Амортизация	17 »	33 »
Итого	52 цента	100%

Правительственная субсидия составляла от 60 до 80% всего дохода компаний. Но период кризиса характеризуется снижением правительственных субсидий на воздушный транспорт. В среднем на 1 летную милю правительственная субсидия составляла в долларах [1]:

1919 г. [2]	1929 г.	1930 г.	1931 г.	1932 г.	1933 г. [3]		
4,48	1,09	0,97	0,79	0,62	I полугодие II полугодие	0,51 0,37	0,44

Этому соответствовало и уменьшение сумм, ассигнуемых правительством на субсидии. В 1932 г. правительство дало в качестве субсидий почтовым контракторам 20 млн. долл., в 1933 г.— 19,5 млн. долл., на 1934 г. было намечено ассигновать 14 млн. долл. [4].

Понятно, что уменьшение субсидий на внутреннюю воздушную сеть (правительство США с 1929 г. по примеру Англии и Франции предпочитает субсидировать международные и колониальные линии, т. е. воздушную экспансию американского империализма) вызвало негодование владельцев авиотранспортных компаний, вынужденных наводить экономию изо всех сил, чтобы как-нибудь свести концы с концами. По подсчетам «Air and Airways», касающимся эксплоатационной работы 40 компаний в 1931 г., коммерческий доход их составлял 40% правительственной субсидии. Это касается лишь эксплоатационных смет воздушнотранспортных компаний, так как они пользуются бесплатно наземным оборудованием, строительство которого целиком падает на казну. И тем не менее в 1931 г. в бюджете одной из крупнейших транспортных компаний, а именно United Aircraft and Transport Corporation, коммерческий доход составлял 56 тыс. ф. ст., правительственная субсидия — 224 тыс. ф. ст., иначе говоря, коммерческий доход составлял $^1/_5$, правительственная субсидия — $^4/_5$ дохода компании.

---

[1] «S. A. E. Journal», 1933, сентябрь.
[2] «Air and Airways», 1932, август.
[3] «Aviation», 1934, март, стр. 77.
[4] «Western Flying», 1933, октябрь.

Монополист воздушной экспансии США в странах Латинской Америки — компания Pan American Airways — «закончил 1931 г. с дефицитом в 98 тыс. ф. ст., несмотря на все субсидии правительства и коммерческий доход в 21 672 ф. ст.» [1].

Сокращение субсидий, проводимое последовательно из года в год правительством США, стремящимся перевести внутреннюю воздушную сеть на самоокупаемость, привело в 1934 г. к резкому конфликту с компаниями, подвергшему временному параличу свыше половины воздушнотранспортной сети США.

Районы максимальной работы воздушного транспорта в 1933 г. не совпадают в отношении пассажирских и почтовых перевозок по грузонапряженности отдельных воздушных линий.

По почтовым перевозкам в 1933 г. необходимо выделить маршруты:

1. Нью-Йорк — Вашингтон и Нью-Йорк — Чикаго — Сан-Франциско, где ежедневно перевозилось свыше 1 тыс. фунтов почты.

2. Филадельфия — Сен-Луи — Канзас — Альбукерке — Лос-Анжелос, Чикаго — Альбукерке, Сен-Луи — Канзас, Солт-Лэк Сити — Паско, Вашингтон — Атланта, Вичита — Форт Ворт и Лос-Анжелос — Сан-Диего, где ежедневно перевозилось от 500 до 1 тыс. фунтов почты. По маршрутам Кливленд — Вашингтон, Чикаго — Атланта — Ситтл — Сан-Франциско перевозилось ежедневно от 250 до 500 фунтов почты.

Размещение пассажирских перевозок было иным: максимум пассажирских перевозок падал на маршрут Нью-Йорк — Чикаго, Нью-Йорк — Бостон, Нью-Йорк — Вашингтон и Сан-Франциско — Сакраменто, где ежедневно перевозилось свыше 50 пассажиров. По маршрутам Детройт — Буффало, Детройт — Чикаго, Филадельфия — Канзас, Чикаго — Канзас, Канзас — Сен-Луи — Мемфис — Лос-Анжелос — Сан-Франциско ежедневно перевозилось от 25 до 50 пассажиров и т. д.

Районы максимальной частоты рейсов пассажирского движения сосредоточивались на юго-западе и северо-востоке США. На северо-востоке маршруты Бостон — Нью-Йорк, Нью-Йорк — Вашингтон и Нью-Йорк — Чикаго имели ежедневно свыше десяти рейсов самолетов в каждую сторону, Кливленд — Филадельфия — от четырех до пяти рейсов в каждую сторону.

На юго-западе максимальная частота пассажирских рейсов приходилась на маршруты Сан-Франциско — Лос-Анжелос и Сан-Франциско — Сакраменто, где ежедневно совершалось от шести до девяти рейсов пассажирских самолетов в каждом направлении.

Таким образом районы максимальных перевозок в период 1929—1933 гг. существенно не изменились. Чикаго попрежнему остался крупнейшим перевалочным центром для воздушных перевозок между западом и востоком США. На восточном побережье США важнейшими центрами воздушнотранспортного движения являются Нью-Йорк, Бостон и Вашингтон, на западном побережье — Сан-Франциско, Лос-Анжелос и Сан-Диего.

---

[1] «Air and Airways», 1932, август.

Как и в 1929 г., районы максимальных почтовых и пассажирских перевозок не совпадают друг с другом. Пассажирские потоки более равномерно распределены по воздушной сети США, чем почтовые, максимум которых падает на две трансконтинентальных магистрали: Нью-Йорк — Лос-Анжелос и Нью-Йорк — Вашингтон.

Зато в распределении воздушных пассажирских и почтовых перевозок можно отметить крупные изменения. В конце 1929 г. существовала довольно резкая специализация воздушных линий, в конце 1933 г. 71% всех воздушных линий занимался перевозками почты и пассажиров. Такое структурное изменение в работе американской воздушной сети приходится объяснить политикой правительства, сокращающего субсидии на перевозку почты.

Период кризиса привел к дальнейшей концентрации воздушного транспорта. «Большая четверка» произвела жесткую рационализацию своей сети, объединяя воздушные линии отдельных компаний в общую сеть комбината. Так например Делаверская авиационная корпорация объединила воздушные линии своей компании и транспортную систему компании American Airways. Комбинат Кертисс-Райт объединил свою сеть в систему Eastern Air Transport и вместе с Объединенной корпорацией воздухоплавания и транспорта — в воздушнотранспортную систему United Air Lines. General Motors создала сеть линий Transcontinental and Western Air и Eastern Air Transport.

Подобная рационализация сети объясняется прежде всего тем, что хозяином ее фактически является группа Моргана и его партнеров — Гарримана, Гуггенхейма и т. д.

В результате всей этой рационализации, происшедшей в период 1930—1933 гг., воздушная сеть США приобрела большую законченность в организационно-производственном отношении. В 1933 г. работали следующие наиболее крупные линии (см. табл. на стр. 238—240).

Как показывает эта таблица, на долю воздушных компаний, пользующихся правительственными субсидиями («почтовые компенсации»), падает львиная доля транспортной работы. На долю несубсидированных компаний приходится около 9% всего налета по внутренним воздушным линиям США, 12,7% всех перевозок пассажиров и 15,2% всех перевозок грузов.

Удельный вес крупнейших воздушных концернов в работе воздушного транспорта в США характеризуется следующими данными (в %):

Название компании	Налет	Пассажиры	Грузы	Почта	Почтовые компенсации
American Airways и Transamerican Air Lines	24,1	23	18,2	20	28
United Air Lines	32,7	28,9	31,9	43,4	33,8
Transcontinental and Western Air	13,9	10,1	19	15,1	16,6
Eastern Air Transport	9	15,0	7,4	10,7	9,2
Western Air Express	3,4	2	3,5	4,1	4,8
North West Airways	3,5	2,7	2	3,1	4,5

Работа воздушного транспорта США в 1933 г.[1]

Название компании	Название воздушной линии	Налет в милях	Пассажиры	Грузы в фунт.	Почта в фунт.	Почтовые компенсац. в долларах
1) American Airways	Нью-Йорк — Бостон	678 239	19 526	27 101	89 350	103 118,85
	Нью-Йорк — Нашвиль—Форт Ворт	2 768 216	26 205	67 598	394 165	1 173 175,89
	Чикаго — Мемфис	748 209	8 598	19 721	61 299	225 064 19
	Форт Ворт — Гальвестон	225 787	1 614	2 245	29 239	102 594,14
	Даллас — Броунсвиль	393 164	3 505	6 378	85 426	172 902,46
	Атланта — Нью-Орлеан	307 596	1 746	8 166	84 025	144 586,93
	Чикаго — Вашингтон	569 226	5 347	27 343	66 143	139 230,60
	Нью-Орлеан — Хаустон	234 497	1 163	1 903	33 852	109 495,87
	Чикаго — Детройт — Бэй-Сити—Буффало	1 590 880	29 089	57 404	123 935	484 230,58
	Чикаго — Атланта	1 065 101	3 098	13 769	161 008	456 364,77
	Атланта — Лос-Анжелос	2 993 590	12 409	41 277	345 684	1 388 135,83
	Итого	11 574 505	112 250	272 8.5	1 451 126	4 501 906,11
Trans-American Air Lines Corporation	Бэй-Сити — Чикаго	41 887	52	531	8 589[2]	48 436,70[2]
	Детройт — Чикаго	31 866	403	763		
	Детройт — Кливленд	22 280	551	997		
	Детройт — Буффало	5 850	28	37		
	Итого	101 883	1 034	2 288		
	Всего	11 676 388	113 284	275 043	1 462 715	4 550 342,81
2) Eastern Air Transport	Нью-Йорк — Миами	1 420 509	17 055	29 777	793 516[2]	1 518 505,57[2]
	Нью-Йорк — Атланта	1 169 128	7 028	45 733		
	Атланта — Миами	343 887	12 484	7 196		
	Нью-Йорк — Джексонвиль	223 698	5 185	1 829		
	Атланта — Джексонвиль	249 572	507	3 695		
	Дайтон Бич — Петерсбург	187 575	473	4 076		
	Нью-Йорк — Атлантик Сити	54 608	1 841	62		
	Нью-Йорк — Вашингтон	555 336	26 203	18 909		
	Чарлот — Августа	82 338	411	185		

	Атланта — Уорм Спрингс	1 512	40	80		
	Нью-Йорк — Атлантик Сити — Филадельфия	16 325	829	0		
	Атлантик-Сити — Филадельфия — Вашингтон	8 672	242	2		
	Итого	4 312 140	72 698	111 544		
Несубсидируемые	Атлантик-Сити — Филадельфия . .	5 508	275	—	0	0
	Ричмонд — Норфольк	14 480	392	147		
	Вашингтон — Нашвиль	9 073	28	16		
	Итого	29 061	695	163		
	Всего	4 341 201	73 393	11 707		
3) United Air Lines	Сан-Франциско—Чикаго (Уотертаун)	5 619 '12	35 286	124 823	1 109 525	2 198 037,99
а) Boeing Air Transport	Омаха — Канзас	110 523	954	1 744	20 862	51 884,15
б) National Air Transport	Солт-Лэк Сити—Паско—Портленд — Ситтл	1 306 580	8 101	18 050	229 328	555 380,27
в) Pacific Air Transport	Чикаго — Даллас	1 794 844	15 563	33 664	363 021	781 838,58
	Чикаго — Нью-Йорк	4 362 506	52 145	232 023	1 062 737	897 672,82
	Сан-Диего — Ситтл	2 421 391	30 572	69 206	389 401	828 285,66
	Канзас — Денвер	411 127	2 195	2 602	8 326	132 873,37
	Итого	16 026 083	142 816	482 012	3 193 200	5 446 032,84
4) North West Airways	Сен-Поль — Мильвоки — Чикаго . .	572 697	5 611	21 474	228 630[2]	738 226,52[2]
	Сен-Поль — Рочестер — Чикаго . . .	268 895	3 423	2 609		
	Мильвоки — Грин Бэй	51 333	126	687		
	Сен-Поль — Пембина	290 724	1 952	1 856		
	Фарго — Бисмарк	142 085	1 225	1 829		
	Бисмарк — Биллингс	251 101	389	627		
	Сен-Поль — Дюлус	80 874	311	80		
	Чикаго — Мадисон	39 505	58	141		
	Итого	1 697 204	13 495	29 303		

1 фунт = 0,45359 *кг*; 1 миля = 1,609 *км*.

[1] Составлена по данным «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 479—481.

[2] Данные по отдельным линиям отсутствуют.

Название компании	Название воздушной линии	Налет в милях	Пассажиры	Грузы в фунт.	Почта в фунт.	Почтовые компенсац. в долларах
5) Transcontinental and Western Air	Нью-Йорк – Лос-Анжелос	5 476 142	35 281	203 163	1 114 496[1]	2 743 166,69[1]
	Лос-Анжелос — Сан-Франциско . .	495 563	6 867	80 934		
	Амарилло — Сен-Луи	485 619	2 775	575		
	Чикаго — Колумбус — Петерсбург — Нью-Йорк	324 189	5 202	3 257		
	Итого	6 781 513	50 125	287 929		
6) Western Air Express	Сан-Диего — Солт-Лэн — Сити . . .	1 023 436	6 731	44 590	191 502	512 728,09
	Чейенн — Амарилло — Эль-Пасо . .	655 231	3 454	8 335	115 231	268 665,81
	Итого	1 678 667	10 185	52 925	306 733	781 393,90
7) Pensylvania Air Lines	Вашингтон — Кливленд	834 117	13 497	23 469	195 149	312 031,06
8) Kohler Aviation Corpor.	Мильвоки—Гранд Рапидс—Детройт .	311 730	3 614	13 469	14 250	93 559,71
9) National Park Airways	Солт-Лен — Сити — Грэт Фоллс . .	723 790	2 596	4 705	53 491	283 956,56
Несубсидируемые.	Гавр — Грэт Фоллс	21 708	100	441	0	0
	Биллингс — Бютт	49 382	142	317	0	0
	Итого	71 090	242	758	0	0
	Всего	794 880	2 838	5 463	53 491	283 956,56
Итого на всех субсидируемых правительством внутренних линиях США		44 201 632	423 310	1 280 449	7 362 180	16 467 215,66
На несубсидируемых линиях		4 569 921	62 831	229 716	0	0
Всего на всех внутренних воздушных линиях США		48 771 553	493 141	1 510 215	7 362 180	16 467 215,66
Pan American Airways		5 389 439	67 132	830 430	0	0
Другие общества		481 453	8 667	112 167	454 352	6 946 474,76[1]
	Всего	5 870 992	75 799	942 597	454 352	6 946 474,76
Итого по всей внутренней и заграничной воздушной сети США		54 642 545	568 940	2 452 812	7 816 532	23 413 690,42

1 фунт = 0,45359 *кг*; 1 миля = 1,609 *км*.

[1] Данные по отдельным линиям отсутствуют.

Таким образом 4 крупнейших воздушных компании—American Airways (вместе с ее филиалом Transamerican Air Lines), United Air Lines, Transcontinental and Western Air и Eastern Air Transport—в 1933г. дали 79,7% налета лишь по всей внутренней воздушной сети США, 77% всей перевозки пассажиров, 76,5% всей перевозки грузов, 89,2% всей перевозки почты и 87,6% всей суммы почтовых компенсаций, ассигнованной на внутреннюю воздушную сеть США.

Воздушные системы этих компаний являются своего рода воздушнотранспортными районами, созданными в целях рационализации воздушного транспортирования и сокращения расходов. Необходимо учитывать, что объединению воздушных линий в подобного рода системы содействовало правительство, которое, объявляя контракты на перевозку почты по определенным маршрутам, в значительной степени содействовало выпрямлению воздушных линий, уничтожению ненужных перегонов, ликвидации мелких компаний и т. д., вместе с тем консервируя про запас созданные аэродромы.

Сеть аэродромов после кратковременного сокращения в 1932 г. в 1934 г. увеличилась до 2 297 аэродромов. Согласно классификации департамента торговли эти аэродромы распределяются по следующим категориям: муниципальных — 702, коммерческих — 570, промежуточных — 259, вспомогательных — 580, армейских — 58, флотских — 24, разных — 104.

Как известно, США обладают самой широкоразвитой сетью наземного оборудования, густота которой на северо-востоке и на юге США такова, что позволяет полеты по свободным маршрутам. Резкое увеличение сети в 1933/34 г. в связи с ассигнованием National Relief Administration крупных сумм на изыскание и оборудование еще 2 тыс. вспомогательных аэродромов [1] может свидетельствовать на фоне сокращения работы воздушного транспорта только об одном — о подготовке США к войне. Широкое развитие аэродромной сети США, производимое под предлогом дать работу безработным, имеет целью обеспечить возможность переброски военновоздушных сил в любую точку территории США.

В связи с этим являются весьма знаменательными события в жизни воздушного транспорта США, которые имели место в 1934 г. Это относится к выдвинутому департаментом торговли плану фордизации авиопромышленности США и сбыта 10 тыс. самолетов.

Департамент торговли и авиационная печать усиленно пропагандируют создание конструкции дешевого самолета. Задача плана продажи 10 тыс. дешевых самолетов состоит в основном в том, чтобы дать работу авиационной промышленности и форсировать ее развитие в целях подготовки США к войне.

Не менее показательно в этом отношении неожиданное аннулирование 19 февраля 1934 г. департаментом почты контрактов с частными компаниями на перевозку почты по внутренним линиям

---

[1] «Flight», 14/XII 1933.

(контракты по международной сети остались в целости по политическим и стратегическим соображениям) под предлогом, что администрация Гувера предоставила эти контракты компаниям в порядке частных соглашений, без открытого конкурса, словом, чуть ли не за взятку. Для перевозки почты правительство использовало военновоздушные силы, для этой цели было выделено несколько эскадрилий в составе 148 военных самолетов, 200 летчиков и 324 механиков.

Перевозки почты были начаты по 26 воздушным маршрутам, разбитым на 3 зоны: восточную — до меридиана Чикаго, на западе центральную — территорию от Чикаго до Солт-Лэк Сити и западную — от Солт-Лэк Сити до Сан-Франциско. Первые недели эксплоатации ознаменовались гибелью трех летчиков. Компании, за исключением American Airways и United Air Lines, свернули пассажирское движение. Мелкие компании прекратили работу.

Эта сенсационная мера правительства, прекратившего временно субсидирование частных компаний, преследовала дальнейшую рационализацию воздушного транспорта в организационно-производственном отношении.

Необходимо помнить, что воздушный транспорт США является в не меньшей степени резервом военновоздушных сил, чем английский, французский, германский воздушный транспорт, что «авиационный бум» 1926—1929 гг. имел своей задачей обеспечить в кратчайший срок «авионизацию» США, воздушный транспорт которых в 1925 г. резко отставал от воздушного транспорта европейских государств. Спекулятивное грюндерство 1926—1929 гг. создало в США обширную сеть воздушных линий и еще большую сеть аэродромов, что было нужно американскому империализму, и притом без особых затрат со стороны правительства: «бум» протекал на основе мобилизации денежных средств мелкой буржуазии, которую соблазнили обещаниями прибылей (создание 1 400 авиационных предприятий).

В период кризиса правительство стремится закончить реорганизацию воздушной сети, разбитой на несколько «систем», в одно целое, создать единую монопольную компанию воздушного транспорта, находящуюся под контролем правительства, подобно Imperial Airways в Англии, Air France во Франции и Deutsche Lufthansa в Германии.

Организационной ячейкой нового монополистического треста правительство Рузвельта намечало компанию American Airways, эксплоатирующую вместе с Pan American Airways около 50% воздушных линий Соединенных штатов, в том числе всю заграничную сеть США.

Борьба между частнокапиталистическими интересами владельцев воздушных компаний и правительством Рузвельта, выступавшим в интересах дальновидных прослоек американского империализма, закончилась формально победой компаний, так как военная авиация, обслуживавшая регулярные почтовые линии вместо частных компаний, не справилась с возложенной на нее задачей.

В период 19 февраля — 8 мая 1934 г. истребители и легкие бомбардировщики военной авиации не смогли установить регулярное почтовое движение даже на половине всего числа воздушных почтовых линий, работавших до аннулирования контрактов с компаниями. Затем за этот период военными летчиками было перевезено всего лишь 347 *т* почты. Транспортная работа военной авиации сопровождалась крупными потерями и человеческими жертвами: в период 19 февраля — 7 мая 1934 г. зарегистрировано 66 несчастных случаев.

Согласно отчету департамента почты, представленному Federal Aviation Commission, перевозка почты военной авиацией в течение февраля — июня 1934 г. обошлась казне в 3 767 тыс. долл.[1]

Все эти причины побудили правительство США пойти на компромисс. 7 марта президент США Рузвельт предложил конгрессу возобновить на 3 года контракт с воздушнотранспортными компаниями, «не замешанными» в подкупах, взятках и т. д. В результате с 8—12 мая крупнейшие воздушнотранспортные компании возобновили свою работу по перевозкам почты, правда, на условиях, означавших для них крупный дефицит, так как ставки «почтовых компенсаций» были в ряде случаев сильно снижены по сравнению со ставками компенсаций в 1930—1933 гг.

С 22 мая вступила в силу «временная схема» субсидирования. По этой схеме некоторые компании были вынуждены в надежде на лучшие времена временно согласиться на компенсацию в 8 центов на 1 милю налета. Средний уровень компенсации по «временным почтовым контрактам» был снижен до 25 центов на 1 милю налета с 42 центов, выплачивавшихся правительством до аннулирования почтовых контрактов.

Благодаря применению «временной схемы» почтовых компенсаций правительству удалось сэкономить несколько миллионов долларов на субсидировании воздушного транспорта, но эта экономия нанесла сильный удар последнему:

1) средний ежедневный налет километража самолетами воздушнотранспортных компаний снизился со 156 тыс. *км* (1933 г.) до 126 тыс. *км*;

2) ряд компаний, затративших в 1932—1933 гг. крупные суммы на обновление своего самолето-моторного парка аппаратами новейших конструкций (в надежде на субсидию 1934—1935 гг.), оказался, как показывают финансовые отчеты некоторых важнейших почтовых линий, перед угрозой банкротства:

Воздушная линия	Длина (в *км*)	Доход (в долл.)	Расход (в долл.)	Прибыль+ дефицит— (в долл.)
Нью-Йорк — Сан-Франциско .	4 380	2 929 715	3 253 655	— 323 940
Нью-Йорк — Лос-Анжелос . .	4 205	1 261 692	1 253 364	+ 8 328
Фарго — Ситтл	2 050	226 242	260 274	— 33 932

[1] «New York Tribune», 10/II 1935.

Финансовые результаты работы внутренней воздушной сети в период май — октябрь 1934 г. (период временных почтовых контрактов) оказались довольно плачевными: доход по всей сети составил 8 902 846 долл., расход — 10 660 839 долл., дефицит — 1 757 993 долл. В переводе на 1 летную милю и 1 *км* эти данные выражались в следующих цифрах:

	Доход	Расход	Дефицит
1 летная миля . .	43,35 цента	51,91 цента	8,84 цента
1 летный *км* . . .	27,1 »	32,4 »	5,3 »

Немудрено, что воздушнотранспортные компании были вынуждены обратиться к правительству с жалобой на свои убытки. Они указывали, что из-за невыгодных контрактов с правительством в течение последних 7½ месяцев 1934 г. они понесли по 29 воздушным линиям 2 908 тыс. долл. убытка и только 4 воздушных линии дали вместе 28 тыс. долл. дохода. Отдельные компании, по их словам, потеряли от 10 до 25% вложенного в дело капитала [1].

«Ненормальные» условия работы воздушнотранспортных компаний привели к снижению воздушнотранспортной работы или к замедлению ее роста по сравнению с 1933 г., о чем свидетельствует следующая таблица:

Год	Распределение транспортной работы	Длина возд. лин. (в *км*)	Налет (в *км*)	Почта (в *кг*)	Грузы (в *кг*)	Пассажиры
1933	Внутренняя сеть	44 759	78 490 093	3 545 519	685 023	493 141
	Международная сеть	42 500	9 948 440	210 627	427 555	75 799
	Итого .	87 259	88 438 533	3 756 146	1 112 578	569 940
1934	Внутренняя сеть	46 000	65 911 600	— [2]	967 600	461 743
	Международная сеть	50 000	12 603 000	236 352	597 148	108 000
	Итого .	96 000	78 514 600	236 352	1 564 748	569 743

Сравнение показателей воздушнотранспортной работы за 1934 г. показателями 1933 г. выявляет рост сети воздушных линий и рост перевозок грузов параллельно со снижением налета

---

[1] «New York Herald», 7/III 1935.

[2] Данные к июню 1935 г. не опубликованы, но можно предполагать значительное падение перевозок почты в 1934 г. Увеличение перевозок почты к концу 1934 г. было вызвано снижением в 1934 г. воздушнопочтовых тарифов до 6 центов за 1 унцию (28 *г*) вместо существовавшего до этого времени тарифа в 8 центов за 1 унцию и 13 центов за каждую последующую. В результате этого снижения воздушнопочтовых тарифов в IV квартале 1934 г. было перевезено 1 211,8 *т* почты вместо 885,2 *т* почты в IV квартале 1933 г.

километража и перевозок почты и «замерзанием» перевозок пассажиров на одном и том же уровне. Хотя общее снижение транспортной работы гражданской авиации США в 1934 г. в основном обусловливается временным аннулированием контрактов с компаниями в феврале — мае 1934 г., однако, если сравнить показатели воздушнотранспортной работы 1934 г. с соответствующими показателями 1930 г., можно отметить загнивание гражданской авиации США, выражающееся в том, что при увеличении воздушной сети приблизительно на 20% и налета километража на 100% перевозки грузов увеличились всего лишь на 20%, перевозки пассажиров увеличились на 36%, а перевозки почты даже уменьшились по сравнению с 1930 г. (даже если принять перевозки почты в 1933 г. за нормальные). Interstate Commerce Commission, которая в 1934 г. фактически руководила работой гражданской авиации США, ознакомившись с условиями работы воздушнотранспортных компаний, созданными «временной схемой», нашла эти условия «ненормальными» и рекомендовала правительству установить «лойяльные и разумные» ставки почтовых компенсаций. Эти ставки Interstate Commerce Commission определяла в размере 24—35,5 цента за 1 летную милю, тогда как временные почтовые контракты установили ставки почтовых компенсаций от 8 до 39,5 цента за 1 летную милю. До утверждения конгрессом нового закона о воздушнопочтовых перевозках (так называемый Mead bill, предоставляющий Interstate Commerce Commission право регулярного пересмотра ставок почтовых компенсаций так, чтобы максимальная ставка за 1 летную милю при перевозке самолетом не менее 300 фунтов почты не превышала 40 центов. Interstate Commerce Commission предложила правительству принять выработанные ею ставки почтовых компенсаций (24—35,5 цента за 1 летную милю).

Однако министерство почты отнеслось к этому предложению крайне сдержанно, считая опыт временных контрактов в мае — октябре 1934 г. слишком недостаточным, чтобы вынести какое-либо принципиальное решение. До утверждения конгрессом Mead bill почтовое ведомство периодически удлиняет на 10—14 недель существующие сейчас временные контракты, несмотря на крупные убытки воздушных компаний.

Отчет созданной Рузвельтом для обследования военной и гражданской авиации Federal Aviation Commission, опубликованный в феврале 1935 г., дает весьма подробную картину положения воздушного транспорта США и финансовых результатов его работы.

Отчет прежде всего констатирует, что огромные капиталы, вложенные в гражданскую авиацию, авиопромышленность и авиотранспорт (особенно в период «авиационного бума» 1926—1929 гг.), исчезли безвозвратно. Из 640 млн. долл. вложений (эта цифра, на наш взгляд, является преуменьшенной, так как, по подсчетам Standard Statistic C⁰ of New York, общая сумма капитальных вложений в гражданскую авиацию США достигла к началу 1930 г. 1 млрд. долл.) в гражданскую авиацию осталось к 1935 г.,

по подсчетам Federal Aviation Commission, всего 180 млн. долл. Эти огромные потери основного капитала объясняются спекулятивным характером капитальных вложений в эпоху «авиационного бума», общими результатами экономического кризиса 1930—1933 гг. и переливом капитала из авиопромышленности и авиотранспорта в другие отрасли народного хозяйства США.

Потери основных фондов сопровождались сокращением рабочей силы. К началу 1935 г. в авиопромышленности было занято всего 15 тыс. рабочих и служащих, в авиотранспорте 12 тыс. (не считая военной и морской авиации). Внутренняя сеть воздушных линий к концу 1934 г. обслуживала воздушной связью все штаты кроме двух, связывая воздушными сообщениями 1 506 городов. Самолеты делали регулярную посадку в 178 городах, в районе которых радиусом в 80 *км* сосредоточивалось 70% всего населения США. На 1 января 1935 г. в США насчитывалось 13 949 пилотов и 6 339 самолетов, обладавших свидетельствами о «воздушной годности» (в том числе 785 с радиоустановками), 2 297 аэропортов и посадочных площадок, в том числе 664 частично или полностью приспособленных для ночных полетов.

Воздушный транспорт США, имея в 1934 г. 62% мирового налета километража и 66% мирового тоннокилометража, обладает к тому же:

1) Монополией скоростей — 56% самолето-моторного парка компаний дают скорость свыше 250 *км* в час.

2) Рекордом безопасности передвижения: в 1933 и 1934 гг. на 678 млн. пассажирокилометров было убито в результате аварий всего 33 пассажира, иначе говоря, 1 убитый приходился на 20,5 млн. пассажирокилометров. Эта цифра особенно показательна, так как она была достигнута в условиях большой по объему транспортной работы. В Европе лучший результат, достигнутый в условиях транспортной работы в 16 раз меньшей, чем в США, давал 1 смертный случай на число пассажирокилометров в 5 раз большее, чем в США.

3) Сравнительно высокой по сравнению с европейскими уровнями производительностью труда: в 1934 г. на службе воздушнотранспортных компаний состояло всего 6 455 рабочих и служащих, в том числе 751 пилот. Самолетный парк на 1 января 1935 г. составлял всего 518 машин. Однако производственная мощность этого воздушнотранспортного аппарата не была использована в полной мере, судя по тому, что на самолетах, курсировавших в 1934 г. на воздушных линиях, было использовано 51,82% всех свободных мест, хотя пассажирские тарифы за 1 летную милю составляли 5,9 цента.

Несмотря на все эти достижения, отчет Federal Aviation Commission вынужден был признать, что финансовые результаты эксплоатации воздушных линий плачевны, что воздушный транспорт в США, несмотря на бо́льшую экономичность своей работы по сравнению с воздушным транспортом некоторых европейских государств, дефицитен и не может в настоящее время (на 16-й год своего существования) перейти на коммерческую самоокупае-

мость. Комиссия вынуждена была рекомендовать правительству заменить существовавшую до сих пор систему почтовых компенсаций, не способную обеспечить в дальнейшем существование гражданской авиации, системой прямых субсидий по образцу Европы.

Federal Aviation Commission в результате обследования 12 важнейших почтовых маршрутов внутренней сети установила, что самолеты новейших конструкций, работающие сейчас на внутренних воздушных линиях США (двухмоторные самолеты с мощностью винтомоторной группы в 1 200—1 500 HP и грузоподъемностью в 10—15 пассажиров), дают издержки на 1 летную милю в размере 55—75 центов (приблизительно 34,5—47 центов на 1 летный *км*). Столь низкая по сравнению с Европой себестоимость 1 летной мили (1 *км*), по мнению комиссии, объясняется снижением общих издержек, интенсивной оборачиваемостью материальной части, низкими ценами на горючее и смазочное и высокой производительностью труда.

Валовой доход на 1 летную милю, понимая под этим «почтовые компенсации», даваемые за перевозку почты, для различных линий был различен. На 3 из 12 важнейших почтовых линий он превышал 60 центов на 1 летную милю (40 центов на 1 летный *км*), на 7 линиях он равнялся 50 центам на 1 летную милю (приблизительно 31 цент за 1 *км*) и на 1 линии, где расходы составляли 60 центов на 1 летную милю (40 центов на 1 *км*), валовой доход равнялся 39 центам на 1 летную милю (24,5 цента на 1 *км*).

На второстепенных линиях внутренней воздушной сети, где компании используют более скромную материальную часть (комиссия, кстати сказать, одобрила эту практику), расходы на 1 летную милю выразились в 26,5 цента (на 1 *км* — 16,5 цента). Этим скромным расходам соответствуют, как выяснила комиссия, в ряде случаев еще более скромные доходы в размере 16—18 центов на 1 летную милю (10—11 центов на 1 *км*).

В результате большая часть компаний съедает свой основной капитал. Комиссия констатировала в одном случае, что одна из компаний по условиям временных почтовых контрактов теряет только на одной из своих воздушных линий 49 тыс. долл. в месяц, несмотря на высокую технику эксплоатации.

Как свидетельствует отчет комиссии, «значительной части существующей воздушной транспортной системы угрожает финансовая катастрофа. Эта катастрофа может разразиться в течение 6 недель, или 6 месяцев, или в более отдаленный срок, но она не может быть отсрочена до бесконечности».

Поэтому комиссия пришла к выводу, что «сохранение надежной и эффективной системы воздушного транспорта требует в данных условиях прямой поддержки правительства» (разрядка наша. — *Н. П.*).

Эту финансовую поддержку правительство должно оказывать впредь не авиопочтовым перевозкам, которые следует поставить на строго коммерческий расчет и сделать их бездефицитными для

казны, но «общей работе транспорта, правильно удовлетворяющей нужды общества», т. е. распределить субсидию и на перевозки пассажиров и грузов, которые до этого официально не субсидировались.

В период 1919—1934 гг. правительство субсидировало лишь перевозку почты, выплачивая компаниям почтовые компенсации за фактически выполненную ими перевозку воздушнопочтовой корреспонденции. Размер этих компенсаций по каждой линии был различен. Взамен компенсации правительство получало почтовые доходы от продажи марок для воздушнопочтовой корреспонденции. Разница между суммой выплачиваемых ежегодно компаниями почтовых компенсаций и суммой доходов, получаемых казной от продажи марок для воздушной корреспонденции, представляла те фактические субсидии, которые выплачивались воздушному транспорту и из которых компании должны были покрывать свой возможный дефицит от перевозок грузов и пассажиров. Общая сумма этих субсидий, или, употребляя официальный термин, «потерь от перевозок почты», в период 1929—1934 гг. превысила 93 млн. долл.:

Бюджетный год	«Потери» по внутренней сети (в долл.)	«Потери» по международной сети (в долл.)	Всего за год (в долл.)
1929—1930	9 896 162	3 967 012	13 863 174
1930—1931	11 383 065	5 784 436	17 167 501
1931—1932	17 755 087	6 090 224	23 845 311
1932—1933	16 917 414	6 223 469	23 240 883
1933—1934	9 552 497	5 909 799	14 462 296
Итого за 5 лет	65 504 225	27 974 940	93 479 165

Сравнение суммы «потерь» по авиопочтовым перевозкам за 1933—1934 гг. с суммой кредитов, ассигнованных по бюджету на «почтовые компенсации» компаниям, показывает, что почтовое ведомство США вернуло продажей марок для авиопочтовой корреспонденции всего 37,5% общей суммы почтовых компенсаций по внутренней воздушной сети и 18% по международной, т. е. что соотношение между коммерческими доходами и казенной субсидией для американского воздушного транспорта в целом, не говоря об отдельных линиях, мало чем отличается от соотношения между коммерческим доходом и правительственными субсидиями в воздушном транспорте стран Европы.

Эти данные о зависимости воздушного транспорта США от правительственных субсидий убивают легенду, распространенную в некоторых кругах работников нашей гражданской авиации, о высоком уровне коммерческой рентабельности американского воздушного транспорта. Мало того, признание отчета Federal Aviation Commission, что действовавшая в период 1919—1934 гг. система «почтовых компенсаций» не в состоянии обеспечить даль-

нейшее развитие и даже существование гражданской авиации, так как воздушнотранспортные компании съедают свои основные капиталы, что правительство должно перейти к системе прямого субсидирования воздушного транспорта по европейскому образцу, — это признание ясно вскрывает тот факт, что после 15 лет существования «самый крупный», наилучше технически вооруженный и наиболее «экономичный» воздушный транспорт не в состоянии жить в капиталистической стране на коммерческом расчете. Конечно известный прогресс в экономичности воздушнотранспортной работы по сравнению с уровнями 1919—1920 гг. или уровнями экономичности воздушного транспорта некоторых европейских стран можно отметить, но о переходе на самоокупаемость, как свидетельствует отчет Federal Aviation Commission, в ближайшие годы не может быть и речи.

Этим отнюдь не исключается тот факт, что отдельные воздушные линии США в результате особо благоприятных условий транспортной работы могут оказаться самоокупающимися и даже рентабельными. Сама Federal Aviation Commission, рекомендуя правительству перейти к практике прямого субсидирования по европейскому образцу, предлагает на утверждение правительства новую схему субсидирования, основанную как раз на учете возможной самоокупаемости отдельных воздушных линий.

Отчет Federal Aviation Commission, анализируя стоимость налета километров по внутренней воздушной сети в 1933—1934 гг. (ежегодный налет километров в эти годы определяется комиссией в размере 78 млн. *км* в год), приходит к выводу, что если бы компании получили в качестве субсидий от правительства ту сумму почтовых доходов, которые получает почтовое ведомство от продажи марок для корреспонденции, перевозимой на воздушных линиях этих компаний, то оказалось бы, что:

1) 33% налета километража (свыше 25 млн. *км*) могло быть покрыто без других правительственных субсидий;

2) 50% налета километража (около 39 млн. *км*) могло быть покрыто при помощи дополнительных правительственных субсидий в размере от 10 до 50% общей суммы издержек;

3) 17% налета километража (около 14 млн. *км*) могло быть покрыто при помощи дополнительных правительственных субсидий в размере свыше 50% общей суммы издержек.

В связи с этим Federal Aviation Commission приходит к выводу, что после выплаты компаниям всех сборов от продажи марок для воздушнопочтовой корреспонденции воздушный транспорт будет нуждаться в дополнительной субсидии в 7 млн. долл. в год, т. е. в среднем 15 центов субсидии на 1 летную милю (9 центов на 1 *км*). По сравнению с Францией, где субсидия на 1 летный *км* в 10 раз больше, подобный размер субсидий кажется огромным шагом вперед в экономике эксплоатации воздушного транспорта. Но по существу необходимость дополнительной субсидии показывает невозможность для капиталистического воздушного транспорта существовать в настоящее время на коммерческом расчете.

Схема субсидирования, предлагаемая Federal Aviation Commission, конечно является шагом вперед, если учесть ставки субсидий на 1 легную милю (почтовые компенсации) в 1919 г. Комиссия не считает итоги эксплоатации воздушных линий, на которых налет километража покрывается доходами от продажи марок, таким лимитом, который нельзя будет перешагнуть в будущем. Так как средняя выручка почтового ведомства за перевозку одного фунта почты на расстояние 10 миль составляла около 1,3 цента, комиссия считала, что некоторые линии могут добиться не только самоокупаемости, но и получить большую прибыль. Так например при средней перевозке 300 *кг* почты каждым почтовым самолетом компания United Air Lines может получить по линии Нью-Йорк — Сан-Франциско 75 центов за каждую милю полета (47 центов за каждый километр полета), что вместе с доходами от перевозки пассажиров и грузов даст компании, по мнению комиссии, «абсурдно высокий» доход. Комиссия считает 75 центов за каждую милю полета слишком высокой ставкой для почтовых линий, ибо компания, ограничившись лишь перевозкой почты, может использовать легкие почтовые самолеты с большой скоростью, при которой стоимость 1 летного *км* выразится в 21—26 центов (34—42 цента за 1 летную милю). Между тем схема субсидирования, рекомендованная Federal Aviation Comission правительству, имела целью снизить доход компаний от перевозки почты до 23—24 центов за 1 *км* и, удвоив число рейсов, скомпенсировать доходами от перевозки почты потери от перевозки пассажиров и грузов. По мнению комиссии, удвоение частоты рейсов на линиях интенсивного почтообмена приведет в конечном счете к увеличению потока грузов и пассажиров.

Характерно, что отчет Federal Aviation Commission считает программу английского правительства, ставящего задачей передать всю «почту первого класса» воздушному транспорту, невыгодной в условиях США, поскольку применение этого принципа приведет к увеличению субсидии правительства до 30 млн. долл. в год. Подобную реформу почтовых тарифов комиссия считала преждевременным подарком обществу за счет уплачиваемых последним налогов. Поэтому комиссия рекомендовала приблизить (по внутренней воздушной сети) тарифы на воздушную почту к обыкновенным почтовым тарифам.

Все эти реформы субсидирования воздушного транспорта Federal Aviation Commission предлагает лишь для внутренней воздушной сети. Для международной сети, «foreign air mail», комиссия рекомендовала оставить в силе существовавшую до сих пор весьма щедрую систему «километрических почтовых компенсаций», мотивируя свое решение тем, что линии Pan American Airways очень трудны в эксплоатационном отношении, имеют общеамериканскую полезность и еще более важный политический и стратегический интерес.

В связи с этим отчет комиссии определяет максимальную ставку компенсации (субсидии) по линиям Pan American Airways в размере 2 долл. на 1 летную милю (1,25 долл. на 1 *км*). Так как этой

ставке почтовых компенсаций соответствует на 1 летную милю 70 центов дохода, получаемого почтовым ведомством от продажи марок для «foreign air mail», то субсидия фактически выразится в сумме 1,3 долл. на 1 летную милю (81 цент на 1 *км*). На некоторых линиях эта ставка позволит получить Pan American Airways прибыль, компенсирующую убытки на малотранспортных, вернее, стратегических и политических линиях. Правительство ежегодно тратит на субсидии для международной сети 7 млн. долл. за 12 млн. *км* полета, что составляет 93 цента на 1 летную милю (59 центов на 1 *км*). Это — скромные ставки по сравнению со ставками субсидии на некоторых «имперских магистралях» европейских государств. FederalAviation Commission указывает, что открытие Pan American Airways воздушных линий через Тихий и Атлантический океаны потребует дополнительной субсидии от правительства.

Практика субсидирования, предлагаемая Federal Aviation Commission в отношении международной воздушной сети, лишний раз подчеркивает военно-колониальный характер линий Pan American Airways.

Таковы основные контуры реформы субсидирования, рекомендуемой правительству Federal Aviation Commission в качестве меры, способной оздоровить воздушный транспорт США. Каковы будут результаты этой реформы в случае принятия ее правительством, сейчас еще трудно судить.

Воздушная экспансия США

Одной из характерных черт в развитии воздушного транспорта США можно считать запоздание США с воздушной экспансией в колониальные и зависимые страны и следовательно с вступлением в борьбу империалистических государств за великие воздушные магистрали. Воздушная экспансия США была ускорена развитием воздушной экспансии стран Европы, которые успели захватить прочные позиции не только в Европе, Азии и Африке, но и утвердиться в странах Южной Америки, бросая вызов доктрине Монроэ «Америка для американцев».

Это отставание США и в развитии воздушных сообщений внутри страны, и в воздушной экспансии за границу, и прежде всего в страны Центральной и Южной Америки объясняется существовавшей недооценкой авиации как орудия войны в правящих кругах американского империализма. Как картинно выражается один из крупнейших американских воздушников, бывший помощник начальника военновоздушных сил США, генерал Митчелль: «В США мы запоздали с пониманием изменившихся условий (войны.—*Н. П.*). Будучи изолированными, как мы были раньше, от возможных врагов, мы считали, что есть мало шансов для нападения со стороны других. Будучи отделенными от Европы Атлантическим, а от Азии Тихим океанами, мы считали себя защищенными промыслом всемогущего. Развитие авиации (coming of aircraft) сильно изменило эту изоляцию вследствие большого радиуса действия и скорости, которыми обладает это средство

сообщения... Население США никогда не страдало отсутствием интереса к авиации. Что замедляло ее развитие — это крайний консерватизм исполнительных органов правительства»[1].

После войны 1914—1918 гг. авиационная промышленность, созданная в США в период войны, была свернута, и правящие круги американского империализма первые годы спокойно смотрели на развитие гражданской авиации в странах Европы, чувствуя себя в безопасности от налетов с воздуха под защитой двух океанов. Преодолеть эти океаны считалось невозможным для самолета. Именно поэтому до 1923—1924 гг. воздушный транспорт США находился в загоне и состоял фактически из 2—3 регулярных линий. Но по мере того как стала выясняться возможность организации рейсов на дальние расстояния, опираясь на сеть промежуточных баз — аэродромов и гидродромов с их складами горючего и смазочного, ремонтными мастерскими и специальными службами, по мере того как в силу технического роста самолета Атлантический и Тихий океаны становились все у́же и у́же, равнодушие американского империализма к развитию воздушного транспорта постепенно сменилось самым живым интересом к нему и в конце концов вылилось в авиационный «бум» 1926—1929 гг. С 1926 г. развитие воздушного транспорта в США, несмотря на рост транспортной работы воздушных линий, субсидируется по примеру стран Европы. Авиационный «бум» является лишь своеобразным методом форсирования отставшего в своем развитии воздушного транспорта США и притом на средства широких кругов мелкой и средней буржуазии, которую соблазнили прибылями.

Этот авиационный «бум» и авионизация населения США протекали на основе широко развернутой пропаганды об угрозе США с воздуха. Инициатором и организатором этой пропагандистской кампании явился генерал Митчелль, которого даже пришлось убрать с его поста, в силу того что его выступления в печати по поводу халатности правительства в деле развития гражданской авиации были несовместимы с его служебным положением и вызвали ненужную панику. В качестве неофициального пропагандиста он как один из крупнейших авторитетов по авиации мог принести объективно даже бо́льшую пользу. Скандал с отставкой Митчелля, случившийся как раз в 1924—1925 гг., т. е. накануне авиационного «бума», вызвал, правда, шумную кампанию американских газет, обвинявших военное министерство и правительство в том, что они затормозили развитие гражданской авиации и небрежно отнеслись к задаче обороны США с воздуха. Но поднятая вокруг дела Митчелля кампания и его статьи об угрозе нападения на США с воздуха сделали свое дело — помогли ускорить развитие воздушного транспорта как резерва военновоздушных сил и придали авиационному «буму» оттенок «национального дела» с помощью субсидий из фонда Гуггенхейма.

Митчелль оценивал положение США в смысле воздушной

---

[1] *Mitchell*, Winged Defence, New York, 1924, p. XIII.

обороны следующим образом[1]: «Аэроплан является сейчас арбитром судеб нации... Сейчас уже нет границ в старом смысле. Государственные границы страны сейчас — одеяло из воздуха толщиной в 10 миль, покрывающее ее целиком.

Жизненные центры США лежат в треугольнике Чикаго—Бангор (Мэн) — Чизапикская бухта. В грубых чертах расстояния каждой стороны (этого треугольника. — *Н. П.*) равны 750 милям, т. е. 4—6 часам полета на современном самолете. В этом районе расположены Нью-Йорк, Филадельфия, Вашингтон, Питтсбург и его железо, Пенсильвания с ее углем и нефтью, великие города Среднего Запада (Middle West): Детройт с мировой машиностроительной промышленностью, железнодорожный узел Кливленда, Огайо, где сходятся великие трансконтинентальные магистрали, и наконец Чикаго — становой хребет нашей мощи (power). Две трети нашего национального богатства, населения, сельского хозяйства, промышленности, производства пищевых продуктов, капитала находятся в этом районе. Допустим, что Нью-Йорк будет парализован. Под этим будем понимать, что он будет сделан настолько необитаемым для своего населения, что оно будет вынуждено покинуть этот город и уйти в поля и леса на 50—100 миль от города. Население района радиусом в 25 миль от Нью-Йорка почти равно населению Канады, почти в два раза больше населения Австралии, больше населения многих стран Европы. Немного снарядов, газа, взрывчатых и зажигательных веществ, брошенных на Манхеттен, вызовет полную его эвакуацию. Не требуется разрушить физическую структуру города, чтобы парализовать его. Это было методом наземных армий, ибо ни на что другое они неспособны. Предположим, что Нью-Йорк, Чикаго и железные дороги к югу от Сандески будут парализованы. Это разрушит наше бытие как нации. Предположим, что Питтсбург, Детройт и канал Мак Кинноу будут вычеркнуты из деловой жизни и что воздушные атаки против этих мест будут все время продолжаться, чтобы сохранить их в состоянии паралича. В течение очень короткого срока нация должна будет либо капитулировать, либо умереть с голоду.

Эти места сейчас могут быть атакованы с воздуха либо прямо из Европы, либо из вспомогательных баз из Азии. Таковы грузопровозность и навигационная способность (power of navigation) самолетов, которые могут быть выстроены сейчас».

Для отражения подобной опасности Митчелль еще в 1924 г. предлагал создать широкую сеть воздушных путей, пересекающих США с запада на восток и с севера на юг, организовать сеть вспомогательных аэродромов со всем оборудованием и службами: «То, что мы называем воздушными путями, должно быть проложено подобно путям для автомобилей со складами горючего и смазочного (refuelling stations). Эти воздушные пути

---

[1] «Annals of the American Academy of Political and Social Science», 1927, May, p. 39—40.

могут быть использованы и гражданскими и военными самолетами» [1].

Строительство такой широкой внутренней сети, какую предлагал создать Митчелль, было выполнено в период авиационного «бума», когда для этой цели удалось мобилизовать из средств кругов мелкого капитала около миллиарда долларов. Понятно, что, отстав с развитием воздушного транспорта, американский империализм старался в первую очередь ликвидировать самые узкие места, которые наиболее болезненным образом отражались на способности США к воздушной обороне. Широкое развитие внутренних воздушных линий в США в период 1926—1929 гг. и создание 2 297 аэродромов к концу 1934 г. преследовали в первую очередь эту задачу. Другим фактором развертывания строительства внутренних воздушных линий явилось конечно и стремление ускорить темп «национального» производства и обращения при помощи самолета как средства транспорта. Создание широкой внутренней сети воздушных линий существенно содействовало преодолению во времени огромных внутренних расстояний территории США, почти равной по своим размерам территории всей Европы. Наконец последним существенным моментом в запоздании с воздушной экспансией США и в выборе в качестве первоочередной задачи строительства внутренней воздушной сети явился тот факт, что в 1924—1925 гг., в разгар кампании генерала Митчелля, угроза воздушной экспансии европейских государств в страны Центральной и Южной Америки казалась почти неощутительной. В эти годы в страны Латинской Америки проник лишь германский империализм, успевший к тому же укрепиться только в Колумбии путем создания компании СКАДТА (см. гл. IV). О воздушной экспансии Франции и Англии в эти годы не приходилось серьезно говорить, и ее угрозы казались бумажными угрозами.

В силу этих причин организация воздушной экспансии США за границу была отложена на несколько лет, и в первую очередь было предпринято строительство широкой внутренней сети. В связи с этим правительство США последовательно в течение 1919—1927 гг. воздерживалось от объявления почтовых контрактов на перевозку почты из США в страны Латинской Америки, т. е., другими словами, от субсидирования воздушной экспансии США в эти страны. Вопрос о субсидировании воздушных компаний, которые пожелали бы заняться строительством воздушных линий в странах Центральной и Южной Америки, в правящих кругах американского империализма в эти годы даже не ставился. Все усилия были посвящены одной задаче — ускорить строительство внутренней воздушной сети, необходимой для повышения обороноспособности США, и создать гражданскую авиацию как мощный резерв военновоздушных сил.

В связи с этим до 1928 г. можно указать на существование только одной американской международной, вернее, колониаль-

---

[1] *Mitchell,* Winged Defence, New York, 1924, p. 32.

ной (имперской) воздушной линии, которая связывала Кей Вест (Флорида) со столицей Кубы Гаванной и являлась правительственным предприятием. Она обслуживалась обществом Aeromarine Airways, созданным почтовым департаментом и морским министерством США. В смысле транспортной работы эта линия была заведомо гиблым предприятием, и ее существование поддерживалось исключительно по соображениям политического характера. Но после проникновения германских и французских (Aéropostale) обществ в страны Южной Америки, после организации этими обществами воздушных линий непосредственно на подступах к Панамскому каналу, что падает как раз на 1926—1928 гг., правительство США серьезно обеспокоилось. Доктрина Монроэ «Америка для американцев» оказалась применимой не только по отношению к суше и к морю, но и к воздуху. Воздушная экспансия европейских государств в Латинскую Америку была опасна прежде всего и в политическом и в военном отношениях. Организация иностранной воздушной сети в странах Латинской Америки укрепляла интересы европейских государств на американском континенте, подрывая доктрину Монроэ, а оборудование их иностранных воздушных баз в непосредственном соседстве с Панамским каналом угрожало безопасности самих США, так как воздушные базы, оборудованные для нужд гражданской авиации, могли быть с величайшей легкостью использованы во время войны для обслуживания военной авиации.

Запрещение правительством США полетов иностранных аэропланов в зоне Панамского канала оказывалось бесполезным в связи с техническим ростом самолета как орудия войны, так как бомбардировка Панамского канала могла быть организована из баз вне запретной зоны.

Понятно поэтому, что, как только была создана в форме мощной гражданской авиации широкая база для развертывания воздушной экспансии, американский империализм бросил все силы на ликвидацию угрозы, созданной воздушной экспансией европейских государств в страны Южной Америки. Правящие круги американского империализма весьма крепко учли то обстоятельство, что в «стратегическом отношении Караибское море и Панамский канал имеют для Соединенных штатов такое же значение, какое имеют для Британской империи Средний Восток и Суэцкий канал. В коммерческом отношении Чили и Аргентина для нас (США. — *Н. П.*) то же самое, что Индия и Южная Африка для Великобритании» (Денни).

Таким образом первое географическое направление воздушной экспансии США было предопределено ходом событий — воздушной экспансией европейских государств в страны Латинской Америки. Воздушная экспансия была направлена поэтому в первую очередь на юг, она стала прежде всего панамериканской экспансией (в том смысле, как понимает этот термин американский империализм), имеющей прежде всего своей задачей утвердить доктрину Монроэ для воздуха. И так как воздушная экспансия Европы в Южной Америке успела захватить прочные

позиции и в силу этого приходилось спешить, то воздушная экспансия США в панамериканском направлении развивается в 1929—1931 гг. неслыханными темпами.

Инициатором плана «связать всю Америку пригодными для автомобилей шоссейными путями, кабелями, радиосетью и воздушными путями» явился Роберт Гувер, бывший в этот период (1924—1928 гг.) министром торговли.

Панамериканская воздушная экспансия США началась с того, что в мае 1928 г. почтовый департамент США опубликовал условия подряда на перевозку почты по воздуху по маршруту Миами (Флорида) — Сан-Хуан (Порто-Рико). «Этот важный шаг правительства США поощрил при помощи правительственной санкции и фактически разрешил финансовые затруднения, которые до сих пор задерживали развитие координированной системы воздушных путей через страны Латинской Америки»[1]. Одновременно на панамериканской конференции в Гаванне в 1928 г. президент Кулидж произвел нажим на правительства государств Латинской Америки с целью добиться от них различных льгот и концессий для американских воздушных компаний. Правительство США в дальнейшем также приняло меры к ограничению междоусобной борьбы между американскими компаниями к выгоде иностранцев и добилось объединения различных воздушно-транспортных компаний, организованных отдельными трестами «Большой четверки» для работы в Латинской Америке, в один мощный комбинат — Авиационную корпорацию обеих Америк, деятельность которого протекает при непосредственном контроле и содействии со стороны правительственных органов.

В состав Авиационной корпорации обеих Америк входили следующие воздушные тресты:

Панамериканские воздушные линии (Pan American Airways) с «дочерним» обществом Мексиканская авиационная корпорация.

Воздушные линии Нью-Йорк — Рио-де-Жанейро — Буэнос-Айрес, или сокращенно — НИРБА (New York — Rio-de-Janeiro — Buenos-Ayres Air Lines C⁰).

Перуанские воздушные линии.

Панамериканские воздушные линии компании Грэс.

Фактически вся Авиационная корпорация обеих Америк принадлежала Моргану, успевшему забрать все тресты, входящие в состав этой корпорации, в свои руки.

Компания Панамериканские воздушные пути была организована в 1927 г. комбинатом Кертисс-Райт специально для воздушного строительства в странах Латинской Америки. Ее первой воздушной линией явилась линия Кей Вест — Гаванна, продолженная через Камагей (Куба) — Сант-Яго — Сан-Доминго до Сан-Хуан (Порто-Рико). В апреле 1929 г. Панамериканские воздушные пути поглотили общество Перуанских воздушных линий, организованное в 1920 г. и создавшее в Перу сеть воздушных линий длиной 1 200 миль.

---

[1] «Aviation», 1930, ноябрь, стр. 286.

В 1930 г. компания Панамериканские воздушные пути создала вместе с пароходной компанией Грэс «дочернее» общество Панамериканские линии Грэс, которое обслуживает маршруты вдоль побережья Карибского моря. Часы полета самолетов согласованы с расписанием движения пароходов компании Грэс, обслуживающих этот район, проводятся комбинированные воздушно-пароходные перевозки. В первые годы (1928—1929) деятельность компании Панамериканские воздушные пути распространялась главным образом на страны Центральной Америки и западное побережье Южной Америки, где была создана воздушная магистраль до Сант-Яго-де-Чили с продолжением на Монтевидео через южноамериканский континент в целях конкуренции с французской компанией Aéropostale. Правительство США в целях поощрения борьбы Панамериканских воздушных путей с компанией Aéropostale предоставило через департамент почты Панамериканским воздушным путям концессию с весьма щедрыми компенсациями на перевозку почты из США в страны западного побережья Южной Америки — Колумбию, Перу, Эквадор, Чили. Утвердившись прочно на западном побережье Южной Америки, компания Панамериканские воздушные пути в 1930 г. обратила свое внимание на восточное побережье Южной Америки, где только что начала свои операции компания Нью-Йорк—Рио-де-Жанейро—Буэнос-Айрес (НИРБА). В связи с тем, что почтовый департамент США опубликовал весьма льготные условия подряда на перевозку почты из США в страны восточного побережья Южной Америки, борьба между двумя гигантскими трестами казалась неизбежной. Но почтовый департамент намекнул, что подряд будет аннулирован, если между обоими трестами не будет достигнуто соглашение. После этого произошло объединение «интересов» обоих трестов в форме создания объединенной корпорации обеих Америк, в которую вошли компания Панамериканские воздушные пути со своими филиалами (Панамериканские воздушные линии Грэс и Перуанские воздушные линии) и НИРБА. Одновременно Панамериканские воздушные пути тайком скупили на бирже акции компании НИРБА, превратив ее таким образом в свой филиал.

Компания воздушной линии Нью-Йорк — Рио-де-Жанейро — Буэнос-Айрес была организована в 1929 г., но начала свои операции в январе — феврале 1930 г. В ее образовании принимали участие трест Форда, нефтяной трест Рокфеллера Стандарт-Ойль, крупный металлургический трест Международная литейная компания (International Foundries C⁰), авиационный комбинат Объединенная корпорация воздухоплавания и транспорта (через свое «дочернее» общество Пратт-Уитни), пароходная компания Мунсон и др. Организация НИРБА финансировалась Нэшонал Сити банком. Таким образом здесь произошло объединение интересов представителей крупного американского капитала. НИРБА удалось получить концессии от правительства Аргентины, Уругвая и Венесуэлы на монопольную перевозку почты в США. Правление компании рассчитывало захватить в свои руки пере-

возку 75% всей почты между странами Южной Америки и США, подорвав позиции французской компании Aéropostale в Южной Америке. Однако в первые месяцы своей деятельности НИРБА обратила свое главное внимание на пассажирские перевозки, пока позиции Aéropostale были чересчур сильны. НИРБА создала обширную сеть баз на Вестиндских островах и вдоль восточного побережья Южной Америки, установила собственные метеорологические станции и радиоустановки, ремонтные мастерские и склады горючего, создавая свою собственную техническую трассу со всеми вспомогательными службами параллельно трассе французской линии. Создание Авиационной корпорации обеих Америк укрепило положение НИРБА в борьбе с Aéropostale за воздушную гегемонию в странах Латинской Америки и парализовало дальнейшее развитие французской воздушной экспансии в Южной Америке. Поглощение НИРБА компанией Панамериканские воздушные пути имело своим результатом районирование панамериканской воздушной сети — уничтожение параллельных и конкурирующих между собой маршрутов, совместное пользование трассой, вспомогательными службами, летным парком и т. д.

Панамериканская воздушная сеть, принадлежащая Авиационной корпорации обеих Америк, выросла чрезвычайно быстро. В 1928 г. в странах Южной Америки было всего 216 миль воздушных линий, принадлежавших североамериканским компаниям. На 1 октября 1930 г. Авиационная корпорация обеих Америк в странах Латинской Америки владела 27 717 милями воздушных линий.

В 1934 г. Pan American Airways вместе с филиальными и «дочерними» воздушными компаниями превратилась в мощный авиационный трест Pan American Airways System, обладавший вместе с «дочерними» и «союзными» воздушными компаниями воздушной сетью общим размером около 35 000 миль.

Название компании	Длина сети воздушных линий (в милях)
1) Pan American Airways	23 990
2) Aerovias Centrales	2 900
3) Cie Nationale Cubana de Aviation .	765
4) SCADTA	1 752
5) China National Aviation Corporation	2 485
6) Pacific Alasca Airways	2 562
Итого	34 854 миль

Не касаясь сейчас воздушной сети SCADTA (см. гл. IV) и линий China National Aviation Corporation и Pacific Alasca Airways, о работе которых мы говорим ниже, отметим, что сеть воздушных линий Pan American Airways в Центральной и Южной Америке обеспечила для империализма США господствующие позиции в борьбе против воздушной экспансии европейских государств в странах Южной Америки и монополистические позиции в воздухе в странах Центральной Америки и в бассейне Караибского моря.

В самом деле, воздушная сеть Pan American Airways в странах Центральной и Южной Америки складывается из следующих воздушных линий:

Линии компании Pan American Airways

Миами (Флорида) — Гаванна (о-в Куба)	229 миль
Миами — Нассау (Багамские острова)	188 »
Тампа (Флорида) — Гаванна	330 »
Миами — Буэнос-Айрес (Аргентина)	7399 »
Белем (иначе Пара в Бразилии) — Манаос (Бразилия) вверх по течению р. Амазонки	933 »
Кингстаун (о-в Ямайка) — Сант-Яго (Куба) — Порт-о-Принс (Гаити) — Сан-Доминго (Доминго)	622 »
Миами — Гаванна — Сиенфуэнгос (о-в Куба) — Кингстон (о-в Ямайка) — Баранкилла (Колумбия) — Кристобаль (зона Панамского канала)	1811 »
Кристобаль — Баранкилла — Маракаибо (Венесуэла) — Ла-Гвайра (Венесуэла) — Порт-ов-Спен (о-в Тринидад)	1479 »
Кристобаль — Сант-Яго (Чили) — Буэнос-Айрес (Аргентина) — Монтевидео (Уругвай)	4552 »
Браунсвиль (США) — Тампико (Мексика) — Мексико-Сити (Мексика)	496 »
Тампико — Веракрус (Мексика)	296 »
Браунсвиль — Кристобаль	2391 »
Гватемала — Пуэрто-Барриос (Гватемала) — Тела (Гондурас) . . .	350 »
Мексико-Сити — Веракрус — Кармен — Кампиче — Мерида — о-в Козумель (Мексика) — Гаванна — Миами (США)	1488 »
Миами — Гаванна — о-в Козумель — Белизе (Британский Гондурас) — Пуэрто-Барриос (Гватемала) — Сан-Сальвадор (Сальвадор) . . .	1326 »

Линии Cie Nationale Cubana de Aviation

(местные воздушные линии на о-ве Куба)

Гаванна — Сиенфуэнгос — Санта-Клара — Морон — Камагей — Манзанилла — Сант-Яго (Куба)	564 мили
Сант-Яго — Баракоа (Куба)	157 »
Сант-Яго — Гуантанамо (Куба)	44 »

Линии Aerovias Centrales

(местные воздушные линии в Мексике)

Лос-Анжелос (США) — Гермозилло (Мексика) — Мазатлан — Дуранго — Леон — Мексико-Сити	1609 миль
Эль-Пазо (США) — Чихуахуа (Мексика) — Торреон — Дуранго (Мексика)	630 »
Ногалес (США) — Мазатлан (Мексика)	661 »

В сети воздушных линий Pan American Airways System необходимо выделить две огромных панамериканских воздушных магистрали:

1. Восточную панамериканскую магистраль, идущую от Флориды по островам Караибского моря и вдоль восточного (атлантического) побережья Южной Америки:

Миами — Гаванна (о-в Куба) — Порт-о-Принс (Гаити) — Сан-Педро (Сан-Доминго) — Сан-Хуан (Порто-Рико) — Сан-Томас (о-ва св. Девы) — Сент-Джонс (Leeward Islands) — Кастриз (Windward

Islands)—Порт-ов-Спен (о-в Тринидад)—Джорджтаун (Британская Гвиана) — Парамарибо (Голландская Гвиана) — Кайенна (Французская Гвиана) — Белем (Бразилия) — Форталеса — Наталь — Ресифе — Багиа—Рио-де-Жанейро — Порто-Аллегре — Рио-Гранде-до Суль (Бразилия) — Монтевидео (Уругвай) — Буэнос-Айрес (Аргентина) длиной 7 399 миль. Базой этой магистрали, равно как и линий, обслуживающих район Караибского моря, является курорт Миами на полуострове Флорида в США.

2. Западную панамериканскую воздушную магистраль, идущую от США через Мексику и страны Центральной Америки и далее вдоль по западному (тихоокеанскому) побережью Южной Америки с выходом на побережье Атлантического океана. Эту магистраль образуют две воздушных линии:

1) Браунсвиль (США) — Тампико (Мексика) — Мексико-Сити — Веракрус (Мексика) — Гватемала (республика Гватемала) — Сан-Сальвадор (республика Сальвадор) — Манагуа (республика Никарагуа) — Сан-Хозе (республика Костарика) — Панама (республика Панама) — Кристобаль (зона Панамского канала) длиной 2 391 миля.

2) Кристобаль (зона Панамского канала) — Буэнавентира (республика Колумбия) — Гваякиль (республика Эквадор) — Лима (республика Перу) — Антофагаста (республика Чили) — Сант-Яго (республика Чили) — Мендоза (Аргентина) — Буэнос-Айрес (Аргентина) — Монтевидео (Уругвай) длиной 4 552 мили.

Общее протяжение Западной панамериканской воздушной магистрали составляет 6 943 мили. Воздушной базой и начальным пунктом этой магистрали является г. Браунсвиль в штате Техас (США) на границе с Мексикой, а подъездными путями — воздушные линии компании Aerovias Centrales, «дочернего» предприятия Pan American Airways в Мексике. Линии этой компании трассированы так, что дают воздушнотранспортный выход к Западной панамериканской магистрали из важнейших центров США вдоль границы с Мексикой, лежащих на сети дорог, связывающих США с Мексикой (Лос-Анжелос, Ногалес, Эль-Пазо).

В странах Южной Америки Pan American Airways создала 50 собственных аэродромов со всем наземным оборудованием, в странах Центральной Америки и в Мексике — 21 аэродром и на Антильских островах — 13 аэродромов [1].

Таким образом уже в 1929—1930 гг. американский империализм прочно утвердился в странах Южной Америки, парализовав дальнейшее развитие воздушной экспансии европейских государств в этих районах и заставив Aéropostale, СКАДТА, Kondor Syndicat и другие компании свернуть свое воздушное грюндерство. Дальнейшей задачей воздушной экспансии США в этих районах являются вытеснение воздушной экспансии европейских государств и ликвидация или захват в свои руки созданных ими «национальных» обществ воздушных сообщений. Период экономического кризиса и связанного с ним сокращения субсидий

---

[1] «Aéronautique», 1935, май, стр. 145.

был всемерно использован для этой цели. Пользуясь затруднениями Lloyd Aereo Boliviano, созданного германским империализмом в Боливии, общество Панамериканские воздушные пути скупило акции этой компании и превратило ее в свой филиал. После этого настала очередь СКАДТА. Согласно сообщению «Modern Transport», «правительство Колумбии согласилось на продажу СКАДТА Панамериканским воздушным путям, которые переняли и собираются широко развить всю воздушную систему СКАДТА в глубь Колумбии. Дана новая долгосрочная концессия, взамен чего Панамериканские воздушные пути обязаны создать к концу года (1931.—*Н. П.*) воздушнопочтовую связь между Богота и Нью-Йорком с продолжительностью рейсов не больше 3½ дней. Точно так же проектируется создать воздушное сообщение между Меделлин (вторым по значению крупнейшим городом Колумбии) и заливом Ураба, где предвидится важное строительство» [1].

Но обществу Панамериканские воздушные пути удалось, как мы уже указывали, скупить не все акции СКАДТА.

Попытки американского империализма захватить в свои руки другой центр германской воздушной экспансии в Южную Америку — общество Kondor Syndicat в Бразилии — повидимому окончились неудачей, так как германский империализм не пожалел средств, несмотря на экономический кризис и расстройство германских финансов в 1931/32 г., для того чтобы сохранить это общество в своих руках. Общество Kondor Syndicat имеет первостепенное значение для германской воздушной экспансии, так как только сохранение Kondor Syndicat в руках германского империализма обеспечивало последнему возможность вести конкурентную борьбу с французским империализмом за захват одного из важнейших мировых воздушных путей, именно воздушного пути через Южную Атлантику — между Европой и Южной Америкой.

Что касается воздушной экспансии Франции и Англии на американский континент, то развернутая воздушная экспансия США разрешила в 1933/34 г. основную задачу: проекты Aéropostale — развить сеть воздушных линий вдоль западного побережья Южной Америки (от Сант-Яго-де-Чили к Панамскому каналу) и вдоль восточного побережья (от Наталя до Баранкиллы в Колумбии), равно как и сеть подъездных воздушных путей в Бразилии, Аргентине, Парагвае и т. д. — не были реализованы, и французская воздушная экспансия в страны Южной Америки была свернута. Что касается английской воздушной экспансии, то проекты ее развития, нашедшие свое выражение в создании Atlantic Airways, оказались проектами, существующими лишь на бумаге, и о деятельности Atlantic Airways с 1930 по 1934 г. в авиационной печати нет сведений.

Парализовав таким образом к 1933—1934 гг. воздушную экспансию европейских конкурентов в наиболее опасном для себя

---

[1] Цитируется по «Flight», 24/VII 1931, p. 735.

районе — на подступах к Панамскому каналу — и восстановив доктрину Монроэ в отношении воздуха, американский империализм приступает к развертыванию своей воздушной экспансии в других направлениях: 1) на запад через Тихий океан — в Китай, 2) на восток через Атлантический океан — в Европу.

Оба эти направления американской воздушной экспансии особенно важны сейчас для изучения, поскольку они выявляют направления войны в воздухе, к которой готовятся США.

Западная, или тихоокеанская, воздушная экспансия США имеет своей задачей подготовить воздушные базы на случай войны США на Тихом океане. Эта задача была подготовлена ходом исторических событий эпохи империализма, и к разрешению ее американский империализм приступил лишь после того, как убедился, что обычные средства войны — армия и флот — не в состоянии обеспечить эффективный разгром будущего противника — Японии.

Военностратегическая подготовка США к войне на Тихом океане, в частности к войне с Японией, проводимая особенно усиленно в последние годы (1931—1935), выражается в оборудовании будущего театра войны.

Необходимо как самое важное в этом направлении отметить те перемены в подготовке США к войне на Тихом океане, которые вызвал технический рост авиации. Именно он побудил американский империализм избрать авиацию как одно из основных, чуть ли не главнейших, орудий войны с Японией на Тихом океане. Идеи Митчелля таким образом восторжествовали.

Подготовка тихоокеанского театра войны мыслилась в военных кругах США по двум направлениям:

1. Южному, опираясь на военноморские базы в Панаме, на Галапагосских островах, в Сан-Франциско, Сан-Педро и Сан-Диего с продвижением военного флота до Гавайских островов и далее через остров Гуам к Филиппинам, базируясь на которые военный флот США должен был отправиться в решающее плавание к берегам Японии для генерального боя с японским флотом.

2. Северному направлению, опираясь на базу в Бремертоне (у Ситлла), с дальнейшим продвижением через Ситку и Детч-Харбор (Алеутские острова), откуда американский военный флот должен был атаковать Японию с севера. Этот вариант удара дискутировался в американской военнополитической публицистике в период 1924—1929 гг., когда американским военным кругам стало в конце концов ясно, что 9 000-мильная прогулка американского военного флота по южному направлению удара ничем иным кроме «Цусимы» закончиться не может. Расстояние от Детч-Харбора к берегам Японии было более благоприятно для удара, так как оно не превышало 2 600 миль.

Таковы были направления удара по Японии, которые американский империализм собирался оборудовать для операций своих морских сил, готовясь к войне с Японией.

Технический рост самолета как орудия войны и создание

мощной гражданской авиации в США как базы военновоздушных сил внесли в эти планы американского империализма существенные поправки: военный флот как орудие главного удара по Японии был заменен воздушным.

Эта замена по-новому поставила вопрос о подготовке тихоокеанского театра войны в техническом отношении: то, что не могло быть использовано морским флотом в качестве баз, отлично годилось для воздушного. В особенности это относится к южному варианту удара по Японии.

Рассматривая стратегию будущей войны, Митчелль писал в 1923/24 г.: «Полосы островных баз будут захвачены крупными державами в качестве стратегических пунктов, так что их самолеты могут летать последовательно от одного к другому, и так как воздушный флот может своими собственными силами удерживать эти острова против морских сил, сравнительно малые отряды войск на суше потребуются для сохранения этих островов. Остров становится чудовищно сильным потому, что он недосягаем для любых сухопутных сил и, пока сохраняется господство в воздухе, не может быть взят морскими силами» [1].

Этому предвидению Митчелля предстоит повидимому воплотиться в жизнь, судя по тем мерам подготовки США «на случай» войны с Японией, которые предпринимались в 1932—1935 гг.

Задача создания американской воздушной базы на азиатском материке в Китае успешно разрешена созданием «национального» американского общества воздушных сообщений — China National Aviation Corporation.

Общество China National Aviation Corporation начало свою деятельность в октябре 1929 г. в результате соглашения нанкинского правительства с американской компанией Aviation Exploitation, «дочерним» обществом Делаверской авиационной корпорации, заключенного в марте—апреле 1929 г. В силу этого соглашения нанкинское правительство в лице созданного им специально для этой цели Китайского общества воздушных сообщений обязывалось создать необходимые земные базы-аэродромы, общество Aviation Corporation — предоставить самолето-моторный парк. Нанкинское правительство обещало также субсидировать работу нового общества в форме «компенсаций» за перевозку почты (практика почтовых линий в США), но в период 1929—1933 гг. ни в бюджете китайского министерства путей сообщения, которому подведомственно это общество, ни в бюджетах других органов нанкинского правительства вопрос о субсидиях на гражданскую авиацию, как легко можно понять, не нашел никакого отражения.

Общество China National Aviation Corporation, принадлежащее Pan American Airways, в период 1929—1933 гг. создало следующие воздушные линии:

Шанхай — Нанкин — Аньцзин — Кинцзян — Ханькоу длиной 830 *км*, пущенную в эксплоатацию 21 октября 1929 г.

---

[1] *Mitchell*, op. cit., p. 12.

Ханькоу — Шаси — Ичан — Ван-Син — Чжунь-Цзинь протяжением в 820 *км*, пущенную в эксплоатацию 21 октября 1931 г. и продолженную 1 июня 1933 г. от Чжунь-Цзиня до Ченду, а всего общим протяжением 1 190 *км*.

Шанхай — Хайчжоу — Цзиндао — Тянь-Цзинь — Бейпин протяжением 1 170 *км*, пущенную в эксплоатацию 12 января 1933 г.

Шанхай — Ванчжоу — Фучжоу — Амой — Сватоу — Кантон, открытую 24 октября 1933 г., протяжением 1 530 *км*.

Работа этих воздушных линий в период 1929—1932 гг. характеризуется следующими данными [1]:

Годы	Налетанные километры	Почта (в *кг*)	Пассажиры	Регулярность движения (в %)
1929 и 1930 . .	624 360	21 779	3 008	95
1931	716 200	34 556	2 296	90,5
1932	705 800	50 745	3 153	98,5
1933	1 024 772	55 757	3 050	99

Обществом организованы аэродромы в Шанхае (Hungiao), Хайчжоу, Цзиндхо, Тяньцзине и Бейпине и гидродромы вдоль реки Янцзы в Шанхае (Longwa), Нанкине, Анцзине, Кинцзяне, Ханькоу, Шаси, Ичане, Ван-Сине и Чжуньцзине.

В лице общества China National Aviation Corporation американский империализм создал сеть аэродромов вдоль побережья Китая и по долине реки Янцзы, где сосредоточены американские «интересы». Наиболее важно для понимания задач воздушной экспансии США в Китае создание воздушных баз на китайском побережье, которое отделено от Японских островов расстоянием всего в 1 000—1 200 *км*. Особое значение в связи с этим приобретают постройка китайским правительством аэродромов и вспомогательных баз на побережье Китая, «авиационный заем», предоставленный США Китаю для развития китайской авиации, и ряд тому подобных фактов.

Деятельность американского империализма по подготовке тихоокеанского театра войны для операций воздушного флота США однако не ограничивается созданием воздушных баз на побережье Китая. Конечно оно может быть использовано для нанесения удара крупных сил воздушного флота США по Японии, ибо для современного самолета дистанция в 1 000—1 200 *км* с беспосадочным возвращением обратно не представляет непреодолимых трудностей. Основной вопрос в подготовке тихоокеанского театра войны заключается в том, как переправить на побережье Китая или в какой-либо другой район, лежащий сравнительно недалеко от Японских островов, крупные воздушные силы, которые могли бы разгромить японский воздушный флот и, получив господство в воздухе, бомбардировать самые жизненные центры Японии.

---

[1] «Rivista Aeronautica», 1933, октябрь; 1935, март.

Понятно, что в разрешении этой задачи американский империализм попытался приспособить для операций воздушного флота прежде всего те направления удара — северное и южное,— которые оборудовались им в 1919—1929 гг. для операций военного флота против Японии.

Подготовка южного направления удара, как свидетельствует иностранная и советская печать, выразилась прежде всего в работе по организации тихоокеанской воздушной магистрали Сан-Франциско — Гавайские острова — Филиппинские острова — Гонконг. В 1934—1935 гг. состоялось немало пробных рейсов американских гражданских и военных летчиков по отдельным перегонам маршрута для ознакомления с условиями эксплоатации этой трассы (полет эскадрильи военных летчиков из Сан-Франциско на Гавайские острова в феврале 1934 г., полет летчицы Амелии Эркхарт в январе 1935 г. с Гавайских островов в Сан-Франциско в течение 18 ч. 16 м., перелеты военных летчиков в январе 1935 г. с Гавайских островов в Сан-Франциско в течение 24 ч. 19 м., перелет 46 самолетов на остров Мидвей, в 1935 г. пробный перелет летающей лодки компании Pan American Airways из Сан-Франциско на Филиппины и т. д.).

Протяжение этой магистрали составит свыше 14 000 *км*, причем линия будет иметь всего лишь 5 промежуточных баз. Наиболее труден первый перегон Сан-Франциско — Гонолулу (Гавайские острова) протяжением 3 900 *км*, который не имеет промежуточной вспомогательной базы. Отклонение от курса, связанное с перерасходом горючего, влечет вынужденную посадку самолета на воду и его гибель (на пробных рейсах нетранспортного, рекордсменского, характера здесь погибло более 10 летчиков). Трудности преодоления этого перегона привели руководителей американской авиации к мысли о создании пловучего аэродрома или пловучей авиобазы посередине пути и определили выбор типа самолета, о конструкции которого будет сказано ниже.

На Гавайских островах (на острове Оаху) расположена мощная база военноморских и воздушных сил США — Пирл-Харбор близ Гонолулу (столица Гавайских островов). На этой базе можно в кратчайший срок после мобилизации сосредоточить от 600 до 1 000 самолетов.

Второй перегон магистрали связывает Гавайские острова с островом Мидвей, находящимся на расстоянии 2 200 *км* на запад от Гавайских островов. Остров Мидвей, являющийся собственно группой 2 Коралловых островов общей площадью в несколько десятков квадратных километров, представляет промежуточную станцию-базу для военновоздушных сил. Он отстоит от Японии на расстоянии 6 253 *км*. Продолжительность полета по этому перегону составляет всего около 10 часов для современных самолетов.

Третий перегон магистрали связывает остров Мидвей с островом Уэйк, находящимся на расстоянии 2 000 *км* к юго-западу от острова Мидвей. Остров Уэйк представляет группу из 3 Коралловых островов, возвышающихся всего на несколько метров над

уровнем Тихого океана, общей площадью около 30 *км*². Продолжительность полета по этому перегону составляет около 10 час. для современных самолетов.

Четвертый перегон — с острова Уэйк до острова Гуам — имеет протяжение 2 300 *км*. Остров Гуам (площадь 570 *км*²) является единственным в группе Марианских островов, который принадлежит США. Остальные острова Марианского архипелага (свыше 1 000) принадлежат Японии, что ставит всю магистраль под угрозу перерыва ее японскими военновоздушными силами.

Пятый перегон — между островом Гуам и Маниллой (Филиппинские острова) — имеет протяжение в 2 400 *км*. На архипелаге Филиппинских островов создана сеть воздушных баз для стационирующих здесь военноморских и воздушных сил. Сравнительно широко развернута сеть местных воздушных линий, обеспечивающих вспомогательные аэродромы и посадочные площадки для военной авиации.

Манилла намечается пока конечным пунктом тихоокеанской воздушной магистрали. США намеревались продолжить магистраль до Шанхая или Кантона, в связи с чем компания China National Aviation Corporation хлопотала об организации посадочных площадок в провинции Фуцзян и продолжении воздушной линии Шанхай — Кантон до Маниллы (Филиппинские острова). Перегон Кантон — Манилла имеет протяжение 1 200 *км*. В августе 1933 г. состоялся даже пробный рейс по этому перегону одного из самолетов компании Pan American Airways, выяснивший техническую возможность организации регулярных воздушных сообщений по этому перегону; в 1934 г. совершили 2 пробных рейса самолеты China National Aviation Corporation.

Однако под давлением Японии нанкинское правительство в марте 1935 г. решило отклонить предложение Pan American Airways об организации воздушной связи между Маниллой и Кантоном (Гонконгом), мотивируя свой отказ тем, что в случае согласия на предложение США нанкинское правительство будет вынуждено Англией и Японией соответственно расширить предоставленные последним концессии по организации новых аэролиний на китайской территории.

Очевидно в связи с этим отказом нанкинского правительства США начали изыскания новой трассы, а именно от Маниллы на остров Борнео, где американская магистраль должна будет связаться с английской дальневосточной магистралью Лондон—Сингапур—Борнео—Филиппины.

Одновременно правительство США начало подготовку новой трассы тихоокеанской магистрали, а именно через южную часть Тихого океана между Гавайскими островами и Австралией. Весной 1935 г. американское сторожевое судно «Итаска» произвело изыскания на островах Самоа, Пальмира, Свейн, Бекер и других островах этого района. В результате изысканий остров Бекер передан военноморскому ведомству, и на нем создается воздушная база. Одновременно в иностранных газетах участились сообщения о переговорах, которые ведет правительство США с Англией и

Францией об уступке последними части своих островов на Тихом океане (Маркизские, Новогебридские, о-ва Феникс, Новая Каледония и т. д.) в порядке погашения военного долга правительству США.

Подготовка организации тихоокеанской магистрали Сан-Франциско — Манилла началась еще в 1931 г., когда Pan American Airways приступила к строительству летающих лодок, способных летать на дальние расстояния без посадки. В конце 1934 г. на заводе Глен Мартан в Балтиморе закончилась постройка заказанной компанией летающей лодки, которая, согласно сообщениям американской авиационной печати, может при намеченных проектом полезной коммерческой нагрузке и запасах горючего совершить беспосадочный перелет в 4 000 миль.

В начале 1935 г. острова Мидвей и Уэйк были переданы в управление морскому ведомству США и доступ на острова был закрыт для лиц, не имеющих специального пропуска от военноморского командования. В марте 1935 г. военноморское ведомство разрешило Pan American Airways построить ангары, базы, радиостанции, маяки и другие вспомогательные службы на островах Мидвей, Уэйк и Гуам при условии, что в случае наступления «чрезвычайных обстоятельств» все оборудование тихоокеанской магистрали поступит в распоряжение военноморского ведомства. По словам американской печати, «это даст военноморскому министерству ряд потенциальных воздушных баз, расположенных на большинстве перекрестных пунктов Тихого океана».

В течение апреля—июня 1935 г. грузовой пароход North Haven водоизмещением 15 000 *т* завозил на острова Мидвей, Уэйк, Гуам и др. горючее и смазочное, персонал и оборудование для аэродромов тихоокеанской воздушной магистрали. Пуск в эксплоатацию тихоокеанской воздушной магистрали намечается на ноябрь 1935 г.

Параллельно с организацией тихоокеанской воздушной магистрали развертывается строительство местных воздушных линий на Гавайских и Филиппинских островах.

На Гавайских островах уже несколько лет работает компания Inter Islands Airways, занимающаяся перевозкой пассажиров между островами.

В 1933 г. компания обслуживала следующие линии [1]:

Название линии	Налет (в милях)	Пассажиры	Грузы (в *кг*)
Гонолулу — Гило	171 205	5 904	32 786
Гонолулу — Кауаи	39 798	1 071	3 758
Гило — Мауна-Лоа	2 450	164	—
Итого . . .	213 453	7 139	36 544

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1934, декабрь, стр. 481.

Эти линии устанавливают связь между всеми крупнейшими островами Гавайской группы. Компания пользуется аэродромами военноморского командования, среди которых имеется 9 крупных аэродромов.

В период 1930—1933 гг. компания вела все свои операции на основе коммерческого расчета, но с сентября 1934 г. почтовое ведомство США предложило контракт на регулярную перевозку почты между островами Гавайской группы. Это решение правительства обеспечивает компании субсидии и даст значительный толчок к развитию воздушных сообщений на Гавайских островах.

Не менее энергично идет развертывание гражданской авиации на Филиппинах, где в 1930 г. возникла воздушнотранспортная компания Philippines Aeral Taxi Service. Эта компания установила рейсы нерегулярного характера между Маниллой и важнейшими пунктами островов Филиппинского архипелага, пользуясь аэродромами военноморского ведомства.

В 1933 г. губернатор Филиппин Мерфи разработал 3-летний план работ по оборудованию островов Филиппинского архипелага в авиационном отношении. Для этой цели администрация Филиппин ассигновала 631 тыс. долл. в течение 1934—1936 гг., с последующим ассигнованием 100 тыс. долл. ежегодно на дальнейшие работы. План Мерфи предусматривал создание полицейской авиоэскадрильи из 10 самолетов (летные кадры из местного населения) и широкое строительство аэродромов и посадочных площадок. Так в 1934 г. было создано 12 посадочных площадок для воздушной линии Багуйо — Манилла — Илойло с продолжением этой линии на севере до Аппари (северная оконечность острова Люсон) и на юг до Давао (южная оконечность острова Минданао).

Таким образом создается воздушная линия, связывающая северные острова Филиппинского архипелага с южными и проходящая через Маниллу, где оборудуется крупный аэродром. Кроме того планом Мерфи предусмотрено создание 6 аэропортов в главных городах провинций. Эти работы частично уже выполнены [1].

Параллельно с оборудованием в авиационном отношении театра войны в средней части Тихого океана американский империализм ведет аналогичную работу в северной части Тихого океана на побережье Аляски и на Алеутских островах.

Летом 1934 г. к Алеутским островам была послана своего рода изыскательская экспедиция—целая эскадра военноморского флота в составе нескольких крейсеров и эсминцев, минных заградителей и тральщиков, судна для гидрографических работ и 6 тяжелых летающих лодок (по сообщениям японской печати, в состав этой эскадры был включен даже дредноут американского флота «Оклахома»).

---

1 «Aéroplane», 3/I 1934.

В июле 1934 г. состоялся полет воздушной эскадрильи в составе 10 тяжелых бомбовозов по маршруту Вашингтон—Ситтл—Фербенкс (Аляска) и обратно.

В пути к 10 бомбовозам присоединились еще 11 летающих лодок из базы военновоздушных сил морского флота в Сан-Диего. Полеты закончились удачно, причем на территории Аляски была произведена аэрофотосъемка свыше 31 тыс. *км*^{2} территории.

Полеты имели своей целью выяснить возможность воздушного сообщения между США и их опорными военными базами на Аляске.

Знаменательной чертой этих перелетов явилось использование военными самолетами территории Канады, которая клином в 1 300 *км* отделяет США от Аляски. Согласно сообщению американского телеграфного агентства «United Press», «почти 1 300 *км* канадской территории отделяют США от Аляски. В случае войны было бы невозможно доставлять на Аляску сухопутным путем самолеты, войска и снаряжение, если Канада не будет выступать совместно с США или не будет обязана в договорном порядке допускать подобного рода транспорт. Поэтому в Вашингтоне сейчас оживленно обсуждают вопрос о соответствующих соглашениях о коридоре, через который, не нарушая нейтралитета Канады, можно было бы в случае войны транспортировать войска и военные материалы. Возможность такого соглашения с Канадой не исключена... Аляска за последние месяцы приобрела новое стратегическое значение... Не исключено, что этот мрачный полуостров на крайнем севере будет превращен в первоклассный военный плацдарм» [1].

В развитие этих установок правительства в марте 1935 г. конгресс США утвердил строительство крупной авиационной базы на Аляске в числе 6 воздушных баз по побережью Атлантического и Тихого океанов. Эта база рассчитана в мирное время на стоянку 132 самолетов, во время войны здесь может быть дислоцировано до тысячи самолетов. Местопребыванием этой базы повидимому будет избран порт Детч-Харбор (на Алеутских островах), где с осени 1934 г. начались крупные работы по созданию военноморской базы. Этот порт американская и английская печать («Daily Telegraph») окрестила уже «Сингапуром северной части Тихого океана».

Вспомогательные базы создаются на острове Ситка и в Джюно.

Территория Аляски и Алеутских островов усиленно оборудуется телеграфными станциями (на одной Аляске уже имеется 35 телеграфных станций «военнотелеграфной системы Вашингтон—Аляска»), радио- и метеоустановками, ангарами и т. д. Военные специалисты США придают особое значение крайнему в цепи Алеутских островов острову Атту (от Японии 1 400 миль), важность которого как исходной базы для налетов на Японию подчеркивал Митчелль еще в 1924 г.

---

[1] «Neue Züricher Zeitung», 29/VIII 1934.

Подготовка театра войны в северной части Тихого океана нашла отражение и в форсированном развитии в 1932—1934 гг. гражданской авиации на Аляске, где воздушнотранспортные рейсы нерегулярного характера можно отметить еще в 1927—1928 гг. В 1932 г. Pan American Airways скупила акции работавших здесь 2 воздушных компаний — Alaskan Airways и Pacific International Airways, реорганизовав последнее в свое филиальное предприятие Pacific Alaskan Airways, имевшее в 1934 г. на территории Аляски 9 воздушных линий более или менее регулярного характера общим протяжением 2 562 мили.

Кроме этого общества в южных районах работает общество Alaska Southern Airways, имевшее в 1933—1934 гг. 4 воздушных линии. Воздушное сообщение между США и Аляской организовано компанией Alaska — Washington Airways.

В результате такого форсированного развития гражданской авиации на Аляске на территории последней в 1934 г. имелось 6 аэропортов и 72 аэродрома в крупнейших центрах.

До 1934 г. эти компании работали на основе коммерческой самоокупаемости (вследствие бездорожья 90% всех путешественников, едущих на расстояние свыше 200 миль, пользуются воздушным транспортом) [1], но в 1934 г. почтовое ведомство решило заключить контракт на перевозку почты из США в Аляску и по территории последней. Правительственные субсидии несомненно окажут большое влияние на дальнейшее развитие гражданской авиации на Аляске.

Таковы задачи воздушной экспансии США на Тихом океане и в Китае. Воздушная экспансия США в Китае является кроме того одним из орудий укрепления позиций американского империализма в этой стране.

Более скромное развитие получила пока экспансия США в восточном направлении—к берегам Европы через северную часть Атлантики. Для этой цели Панамериканские воздушные пути создали «дочернее» общество Trans Atlantic Air Lines, приступившее к изыскательским работам. Обществу удалось в 1934 г. получить от датского правительства концессию сроком на 99 лет на монопольное право организации воздушных сообщений и всех наземных служб через датские владения в северной части Атлантики — Гренландию, Исландию и Фаррерские острова, перебив эту концессию у английского конкурента, который вел изыскательские работы по этой трассе в 1930—1932 гг. (экспедиция Курто).

Благодаря этой концессии американский империализм получает возможность подвести свои военновоздушные силы в опасную близость к берегам Англии, своего главного противника в борьбе за мировую гегемонию.

Общество Trans Atlantic Air Lines ведет пока изыскательские работы в северной части Атлантики. С этой целью им и обще-

---

[1] «Rivista Aeronautica», 1935, май, стр. 370—371.

ством Pan American Airways был организован зимой 1933/34 г. круговой полет Линдберга через южную и северную Атлантику из США в Европу. Полет несомненно имел задачей изучить условия воздушных сообщений в северной и южной частях Атлантического океана. Судя по отзывам американской печати, полет Линдберга доказывает полную возможность установить регулярное воздушное сообщение между США и Европой по маршруту Гренландия — Исландия — Фаррерские острова — Норвегия — Дания.

Таким образом уже в ближайшие годы можно ожидать создания американской трансатлантической воздушной магистрали по этому маршруту.

В 1935 г. Pan American Airways начала переговоры с Imperial Airways о совместной организации воздушной линии Нью-Йорк—Бермудские острова, проектируемой как начальный перегон воздушной магистрали через центральный сектор Атлантического океана.

Необходимо отметить, что попытка США договориться с правительством Нью-Фаундленда об использовании территории последнего (без предоставления права взаимности самолетам Imperial Airways летать на трассе Нью-Йорк — Бермудские острова) встретила со стороны Imperial Airways, вернее, английского правительства, самое ожесточенное сопротивление.

В связи с этим правительство США пошло на уступки, и в декабре 1935 г. заключено с Англией соглашение о совместной организации в 1936—1937 гг. эксплоатации воздушных линий через северный и центральный сектора Атлантического океана.

Примечание. Настоящая работа была уже сверстана, когда в английской авиационной печати[1] появились весьма интересные выдержки из отчета Federal Aviation Commission относительно экономики эксплоатации линий Pan American Airways, которые мы излагаем ниже.

В отношении экономичности эксплоатации воздушные линии Pan American Airways ничем не отличаются от имперских линий европейских государств. Субсидия правительства на 1 летную милю достигает по линиям Pan American Airways 8 шилл. 2 пенсов, т. е. почти в 2 раза выше, чем в Англии, где в 1934 г субсидия Imperial Airways на 1 летную милю равнялась 4 шилл. $4^1/_2$ пенсам.

Еще более интересны данные о себестоимости перевозок по линиям Pan American Airways. В период января 1934 г. издержки по содержанию управления Pan American Airways в Нью-Йорке были причислены к расходам по эксплоатации воздушных линий в районе Караибского моря, где 90% всех воздушнопочтовых перевозок производятся по высшим ставкам субсидии—8 шилл. 2 пенса на 1 летную милю. В результате прямые эксплоатационные издержки (direct operating expences) увеличились в течение марта—октября 1934 г. на 2 шилл. 4 пенса на 1 летную милю (в течение августа 1934 г. — на 3 шилл. 9 пенсов).

Как известно, прямые летные издержки по самолетам различных конструкций различны.

По данным Pan American Airways, относящимся к январю—августу 1934 г., себестоимость одной мили полета (average direct flying costs) в отношении прямых летных издержек по различным типам самолетов характеризовалась следующими данными:

---

[1] «Flight», 15/VIII 1935, p. 175—177.

Тип самолета	Средняя скорость в 1 час в милях	Прямые летные издержки на 1 милю полета
По линиям Pan American Airways:		
S-38 (амфибия) (9 пассажиров)	96,2	1 шилл. 10 пенс.
S-40 (крейсер) (38 пассажиров)	107,9	4 шилл. 1 пенс.
S-41 (12 пассажиров)	106,0	2 шилл. 8 пенс.
S-42 (32 пассажира)	144,4	2 шилл. 10 пенс.
Commodore (32 пассажира)	100,9	2 шилл. 2 пенса
В среднем	100,7	2 шилл. 6 пенс.

В то же время по внутренней воздушной сети прямые летные издержки на 1 милю полета для самолетов Douglas составляют $11^1/_2$ пенсов, для последних конструкций самолетов Ford—1 шилл. $2^1/_2$ пенса на 1 милю полета[1].

Между тем распределение доходов и расходов компании Pan American Airways по воздушным линиям в районе Караибского моря характеризуется в августе 1934 г. следующими данными (налетано 136 180,5 мили):

Доходы за август 1934 г.

Доходы	На 1 милю полета в шилл. и пенсах	Всего в ф. ст.
1. Перевозка почты	7 шилл. $9^1/_2$ пенс.	52 450
В том числе почтовые компенсации США .	7 шилл. 5 пенс.	49 820
2. Перевозка пассажиров	2 шилл. $1^1/_2$ пенса	14 209
3. Полеты по особому заказу	2 пенса	1 134
4. Перевозка багажа	$1^1/_2$ пенса	807
5. Перевозка грузов	$^1/_2$ пенса	237
6. Комиссионные (ruteust recewed)		7
7. Разные	$^1/_2$ пенса	313
Итого	10 шилл. $3^1/_2$ пенса	69 157

Расходы за август 1934 г.

Расходы	На 1 милю полета в шилл. и пенсах	Всего в ф. ст.
Прямые расходы (direct expences)	4 шилл. 9 пенс.	31 869
В том числе:		
I. Зарплата		
Зарплата по обслуживанию Караибских линий	$7^1/_2$ пенсов	4 222
Зарплата по аэропортам	9 пенсов	5 035
Зарплата летному персоналу	$1^1/_2$ пенса	4 582
Расходы по трансферту	$1^1/_2$ пенса	714
Итого по зарплате . .	1 шилл. 11 пенсов	14 553

[1] Цифры в таблицах даны в переводе с доллара на фунт стерлингов по курсу в августе 1934 г. с точностью до $^1/_2$ пенса.

Расходы	На 1 милю полета в шилл. и пенсах	Всего в ф. ст.
II. Снабжение (supplies and sundries)		
По обслуживанию Караибских линий	6 1/2 пенс.	3 777
По аэропортам	6 1/2 пенс.	3 671
Итого по снабжению .	1 шилл. 1 пенс.	7 448
III. Ремонт (maintenance)	9 1/2 пенсов	5 376
а) Ремонт оборудования (equipment maintenance)		
Моторы	2 1/2 пенса	1 454
Самолеты	5 1/2 пенсов	3 119
Мастерские	—	139
Радио- и метеослужбы	—	95
Автотранспорт	1/2 пенса	213
Разные	—	21
Итого по ремонту оборудования . .	9 пенсов	5 041
б) Ремонт аэропортов (airports maintenance)		
Ангары и мастерские (shops)	—	90
Станции и места общественного пользования (utilities)	—	33
Улучшение аэропортов	—	101
Разные (ramps, barges)	—	110
Итого по ремонту аэропортов	1/2 пенса	335
Всего по ремонту . .	9 1/2 пенсов	5 376
IV. Горючее и смазочное		
Горючее	10 пенсов	5 519
Смазочное	1 1/2 пенса	397
Итого	10 1/2 пенсов	5 916
Всего прямых издержек (direct costs)	4 шилл. 9 пенсов	31 869
Косвенные издержки (indirect expences) . . .	1 шилл. 7 1/2 пенс.	10 756
1. Страхование и аварии		
Страхование (self insurance reserve)	4 пенса	2 239
Убытки от аварий (lossand damages)	1/2 пенса	246
Итого по страхованию и авариям	4 1/2 пенса	2 485
2. Амортизация (depreciation)		
Самолеты	6 пенсов	3 399
Моторы	3 пенса	1 673
Наземное оборудование	2 1/2 пенса	1 250
Аэропорты, ангары, станции	3 1/2 пенса	1 909
Итого	1 шилл. 3 пенса	8 271
Всего косвенных издержек	1 шилл. 7 1/2 пенсов	10 756
Всего эксплоатационных издержек (прямые и косвенные издержки)	6 шилл. 4 пенса	42 626

Таким образом баланс за август 1934 г. по линиям Караибского моря складывается следующим образом:

	На 1 милю полета в шилл. и пенсах	Всего в ф. ст.
Доходы	10 шилл. $3^1/_2$ пенса	69 177
Расходы (эксплоатационные)	6 шилл. 4 пенса	42 626
Чистый доход	3 шилл. $11^1/_2$ пенс.	26 551
Налоги	1 шилл. 1 пенс.	7 830
Чистый доход	2 шилл. $10^1/_2$ пенс.	25 915

Воздушная экспансия Японии

Воздушная экспансия Японии обусловлена в первую очередь теми стратегическими целями, которые стремится достигнуть японский империализм в порядке подготовки исходных позиций для реализации империалистических вожделений Японии. Эти моменты и обусловили характер японской воздушной экспансии и географические ее направления: северо-западное — против СССР, восточное—против США и юго-западное—против Великобритании.

Основные задачи японского империализма сводятся к подготовке театра войны против США, Великобритании и особенно СССР. Программа японского империализма формулирована в известном меморандуме начальника японского генерального штаба генерала Танаки.

Подготовка в авиационном отношении театра войны с этими державами и составляет главную задачу японской воздушной экспансии.

Агрессивная политика японского империализма против СССР принимает все более откровенный характер. Несмотря на исключительное миролюбие, проявляемое Советским союзом (продажа Китайско-восточной железной дороги в Манчжурии; предложение советского правительства о заключении советско-японского договора о ненападении, отвергнутое японским правительством), японо-манчжурские военные отряды продолжают нарушать советские границы, нападая на наши пограничные отряды. Имеются сообщения о военном соглашении, заключенном между наиболее агрессивными по своей внешней политике державами — Японией и Германией, направленном против нашего Союза. «Японская военщина подбирается к нашим границам, как непосредственно, так и через другие территории» (из выступления т. Молотова на 2-й сессии ЦИК Союза ССР VII созыва).

Подготовка в авиационном отношении театра войны против СССР осуществляется японским империализмом в форме усиленного строительства воздушных линий «гражданской авиации» в Манчжурии. При помощи строительства таких воздушных линий на манчжурской территории создается широко развернутая сеть аэродромов с земными устройствами, которые могут быть использованы в качестве авиобаз для налетов на территорию СССР. В связи с этим воздушные линии японской гражданской авиации в Манчжоуго не имеют транспортного характера и менее всего являются линиями транспортного назначения. Их транспортные задачи заключаются в переброске японских офицеров и чинов-

ников в определенные пункты, связь с которыми либо невозможна, либо затруднена из-за военных операций манчжурских партизан, борющихся против японских оккупантов и их манчжурских ставленников. Их транспортная работа невоенного характера минимальна.

Пионером воздушной экспансии явилось Акционерное общество воздушных сообщений Японии, создавшее в качестве подъездного пути к узлу манчжурских воздушных линий воздушную магистраль Токио — Осака — Фукуока—Фузан—Сеул—Хейдзио — Дайрен протяжением 2153 *км*, сданную в эксплоатацию в 1929—1930 гг. Одновременно началось оборудование манчжурской территории вспомогательными аэродромами и посадочными площадками, которые были выстроены на крупных станциях КВЖД (на ст. Манчжурия, в Хайларе, Цицикаре и др.), ЮМЖД (Сыпингай, Гунжулин) и в важнейших центрах Манчжурии — в Харбине, Чанчуне, Мукдене и пр.

Широкое строительство стратегических воздушных линий в Манчжурии началось лишь после японской оккупации и создания Манчжоуго, т. е. в 1931 г. Строительство воздушных линий было поручено Японскому транспортно-воздухоплавательному обществу и проводилось им при широкой финансовой поддержке Комбината ЮМЖД, Корейского банка, правительства Манчжоуго и пр.

В первую очередь было начато строительство воздушных линий вдоль трасс КВЖД и ЮМЖД и организованы пробные рейсы по маршрутам: 1) Мукден — Харбин — Цицикар, 2) Мукден — Сыпингай — Чанчунь, 3) Чанчунь — Харбин — Цицикар.

В 1932 г. в связи с подготовкой оккупации провинций Внутренней Монголии (Жэхэ и Чахар) началось строительство воздушных линий в южной Манчжурии вдоль трассы Мукден-бейпинской железной дороги — на Цзиньчжоу — Чаоянь — Ченде.

Одновременно в целях укрепления и контроля организации воздушных линий японское правительство создало Манчжурское воздушное общество с основным капиталом в 4 млн. манчжурских гоби (1 гоби равно 1 иене). Акционерами-основателями этого общества явились Комбинат ЮМЖД и японский концерн Сумитомо, сосредоточившие в своих руках до 70% всех акций Манжурского воздушного общества. В правление его введены представители японского командования, а само общество работает в тесном контакте с германской воздушной компанией Ewrasia Aviation Corporation, пользуясь с ее стороны технической помощью.

В результате усиленного строительства японскому империализму удалось к 1934 г. создать обширную сеть воздушных линий в Манчжурии и в провинции Жэхэ. Эта сеть складывается из следующих линий:

В Манчжурии:

Харбин — Нингута протяжением 280 *км* вдоль трассы КВЖД.

Чанчунь — Харбин — Цицикар протяжением 540 *км* вдоль трассы КВЖД.

Мукден — Чанчунь — Харбин — Цицикар протяжением 830 *км.*
Цицикар — Мергень — Сахалян, к границам СССР.
Харбин— Суйхуа — Хайлунь — Кешань—Цицикар протяжением 490 *км.*
Харбин — Цзямусы — Фуцзинь протяжением 450 *км*, к границам СССР.
Чанчунь — Гирин — Дуньхуа — Луньцзиньцунь — Сейсин протяжением 350 *км*.
Дайрен — Мукден — Чанчунь — Харбин — Цицикар — Хайлар — станция Манчжурия протяжением 1 660 *км.*
На этих линиях пассажирские и почтовые рейсы проходят регулярно с частотой от 1 пары рейсов в сутки до 1 пары рейсов в 6 суток. Кроме линий регулярного движения организована нерегулярная связь с рядом важных в стратегическом отношении пунктов или с местами стоянки японских оккупационных войск, например Таонань, Тунляо, Учан и др.
Особо следует отметить работы по оборудованию альтернативной магистрали между Японскими островами и Манчжурией, идущей параллельно существующему подъездному пути Токио — Дайрен. Новая магистраль идет по маршруту Токио — Сейсин. Ее выгода заключается в том, что она дает сокращение полета на 900 *км*, имея протяженность 1 700 *км*, в то время как южная подъездная магистраль Токио — Дайрен имеет протяжение 2 600 *км.* В Сейсине северная гидролиния связывается с линией Сейсин — Чанчунь. Благодаря этому создается прямая связь Чанчунь — Токио в течение 1 суток.
Гидролиния Токио — Сейсин связана с системой аэродромов, созданнных в северной Корее в городах Расин, Хойрен, Ранан.
В провинции Жэхэ:
Цзиньчжоу — Чаоян — Линюань — Ченде.
Цзиньчжоу — Чаоян — Чифын — Линьси.
«Гражданский» характер этих линий чрезвычайно ярко подчеркивается тем, что все они базируются на аэродромы и посадочные площадки военновоздушных сил японской армии, оккупирующей Манчжурию и провинции Внутренней Монголии.
Одновременно со строительством воздушных линий в Манчжурии и Внутренней Монголии японский империализм организует воздушную экспансию в Китай, развивающуюся в двух направлениях: с севера из Манчжурии и с Японских островов. Экспансия в первом направлении имеет своей задачей организовать воздушное сообщение Мукден — Бейпин — Тяньцзин вдоль Мукден-бейпинской железной дороги. Для связи между Японией и Китаем создана гидролиния Осака — Фукуока — Шанхай, которая была сдана в эксплоатацию еще в 1929 г. В настоящее время рейсы по этой магистрали не производятся, но оборудование ее поддерживается в полном порядке.
Подготовка театра войны с США протекает в форме оборудования линий гражданской авиации, создающих связь между Японией и группой подмандатных островов, принадлежащих Японии на Тихом океане. С этой целью Япония укрепила остров

Чичи-Джима, иначе «отец островов», в группе Бонинских островов. Недавно закончены оборудование аэродрома и укрепление острова Сайпан в группе Марианских островов. В настоящее время строятся аэродромы на островах Каролинских и Маршальских. Цепь островов, вытянутых на 3—4 тыс. *км* в восточном направлении, создает возможность оборудования сети авиационных баз, пользуясь которыми японский империализм ставит под удар движение флота США к Филиппинам и к самой Японии.

В 1935 г. японский империализм начал подготовительные работы по организации воздушной линии Токио — Бонинские острова—Маршальские острова—остров Яп—острова Палау (Телью) с проектируемым продолжением до острова Ява. Эта линия имеет чисто военное значение, угрожая перерезать с фланга тихоокеанскую воздушную магистраль США и подводя японский империализм к Австралии, Голландской Индии и Сингапуру [1].

Наконец подготовка театра войны с Великобританией производится в форме воздушной экспансии в «Южные моря» по направлению к Австралии, Голландской Индии и Сиаму, где японские концерны усиленно хлопочут о получении всякого рода концессий. В Сиаме, по сообщениям иностранной печати, японская фирма пытается получить концессию на строительство канала через перешеек Кра. Новый канал создает путь в Индийский океан к северу от Сингапура. В Голландской Индии японский империализм добивается и частично уже добился концессий на разработку нефтяных полей. Помимо чисто хозяйственных задач японский империализм деятельно изучает театр войны и закрепляет за собой, где ему удается, стратегические позиции. Как сообщает английская печать, вдоль берегов Австралии и Голландской Индии были отмечены неоднократные случаи организации гидрографических измерений, производимых японскими рыболовными судами, что приводило к запрещению английскими и голландскими властями плавания судов в австралийских водах и водах Зондского архипелага. В Сиаме правительство поручило реорганизацию военновоздушных сил Сиама японской воздушной миссии.

Важным этапом японской воздушной экспансии в «Южные моря» является создание японским концерном Сумитомо и японским морским ведомством акционерного общества по организации воздушных линий Токио — Голландская Индия и Токио — Синьцзянь на дирижаблях. Первая линия намечается по маршруту Токио — Осака — остров Формоза — Шанхай — Гонконг—Батавия.

Вторая линия намечается по маршруту Токио — Осака — остров Формоза — Шанхай — Урумчи к границам СССР. Общество дирижабельных воздушных сообщений основано с капиталом в 60 млн. иен. Оно начало переговоры с фирмой Эккенера и пользуется помощью германских экспертов.

---

[1] «Revue Aéronautique Internationale», 1935, май, стр. 145.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

От автора 3

I. Общие черты развития капиталистического воздушного транспорта 5

Воздушный транспорт как часть капиталистического транспорта . . 7
Техника воздушного транспорта в странах монополистического капитализма 8
Организация воздушного транспорта в капиталистических странах . 14
Работа воздушного транспорта в странах монополистического капитализма 17
«Огосударствление» воздушного транспорта в странах капитализма . 23
Размещение воздушного транспорта в странах империализма 27

I. Воздушный транспорт Англии 52

Период частнокапиталистической инициативы (1919—1923 гг.) 53
Переход на имперский путь развития (1923—1926 гг.) 59
Имперский путь развития (1926—1934 гг.) 66
Австралийская воздушная магистраль Лондон — Порт-Дарвин 75
Дальневосточная, или китайская, магистраль Лондон — Шанхай 81
Африканская воздушная магистраль Лондон — Каир — Кейптаун . . . 83
Североатлантическая воздушная магистраль 88
«Место Британии в воздухе» 100

III. Воздушный транспорт Франции 110

Воздушное грюндерство Франции (1919—1929 гг.) 112
Континентальная воздушная сеть 122
Восточная воздушная сеть 127
Западная воздушная сеть 130
Трансафриканская воздушная магистраль 139
Кризис и перестройка воздушного транспорта (1930—1933 гг.) 146

IV. Воздушный транспорт Германии 158

Период развития германской гражданской авиации как организационной базы будущих военновоздушных сил (1919—1923 гг.) 160
Эпоха частнокапиталистической инициативы (1919—1922 гг.) 166
Перестройка германского воздушного транспорта (1923—1925 гг.) . . 172
Борьба германского империализма за свободу воздушных вооружений (1926—1932 гг.) 178
Перерастание германской гражданской авиации в военновоздушные силы 190
Воздушная экспансия Германии 199

Стр.

V. Воздушный транспорт США 211

Эпоха «огосударствления» воздушного транспорта США (1919—1926 гг.) 213
а) Период государственной инициативы в развитии воздушного транспорта США (1919—1923 гг.) 213
б) Перевод воздушного транспорта США на рельсы частнокапиталистической инициативы (1923—1926 тг.) 216
Авиационный «бум» в США (1926—1929 гг.) 220
Делаверская авиационная корпорация 223
Комбинат Кертисс-Райт 225
Объединенная корпорация воздухоплавания и транспорта 226
Детройтская воздушная корпорация . . . . . —
Период кризиса (1929—1933 гг.) 232
Воздушная экспансия США 251

Приложение. Воздушная экспансия Японии 275

ЗАМЕЧЕННЫЕ ОПЕЧАТКИ

Стр.	*Строка*	*Напечатано*	*Следует читать*
6	15 снизу	14,6 *км*	14,6 *км* (рекорд т. Коккинаки)
10	в таблице, строка Лондон-Кептаун графа 9	1 $\frac{1}{-}$	$\frac{7}{6}$
18	в таблице, графа 3, 2-я цифра снизу	38	35
44	18 снизу	великих железнодорожных магистралей	великих водных и железнодорожных магистралей
97	11 сверху (в таблице, графа 6)	335	385
125	40 сверху	субсидии на тоннокилометры	субсидии на гройденный летный километр
125	в таблице, графа 3, заголовок	Субсидия на тоннокилометр	Субсидия на летный километр
129	8 сверху	длиной в 9 045 *км*	длиной в 9 085 *км.*
208	в таблице, в заголовках граф „Багаж“, „Почта“, „Грузы“	(в *км*)	(в *кг*)
242	10—11 сверху	Чикаго, на западе	Чикаго на западе,
244	в нижней таблице, в итоге за 1933 г. в графе „Пассажиры“	569 940	568 940
258	в таблице, итого	34 854	34 954
272	в нижней таблице, графа 2, строка 3 снизу	1 1/2 пенса	8 пенсов
279	2 снизу	190	192